

**ORGANIZACIÓN MUNDIAL
DEL COMERCIO**

WT/DS339/R/Add.1
WT/DS340/R/Add.1
WT/DS342/R/Add.1
18 de julio de 2008

(08-3276)

Original: inglés

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

Informes del Grupo Especial

Addendum

El presente informe contiene el anexo A de los informes del Grupo Especial que llevan las firmas WT/DS339/R, WT/DS340/R y WT/DS342/R. Los anexos B, C, D y E figuran en el addendum 2.

ANEXO A

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

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

ANEXO A-1

RESPUESTAS Y OBSERVACIONES DE LAS PARTES A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA

A. MEDIDAS EN LITIGIO Y PRODUCTOS EN LITIGIO

1. Respetto de los criterios enunciados en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125:

a) (*China*) ¿Podría China explicar la razón de ser de estos criterios específicos?

Respuesta de China

1. La razón de ser de dichos criterios específicos es la de especificar los grupos de partes y componentes de automóviles importados que a juicio de China presentan las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la Regla General de Interpretación 2 a).

b) (*Todas las partes*) ¿Utilizan las oficinas de aduanas habitualmente este tipo de criterios para determinar si las partes y componentes de un producto deben considerarse un producto completo?

Respuesta de China

2. Como se observa en la respuesta a la pregunta 117, existe una variedad de factores que las autoridades aduaneras tienen en cuenta al evaluar si un artículo incompleto o sin terminar (montado o desmontado) presenta las características esenciales del artículo completo. Los tipos de criterios enunciados en los artículos 21 y 22 son compatibles con dichos factores.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

3. A las Comunidades Europeas no les consta que ningún otro Miembro de la OMC utilice los mismos o similares criterios y, desde luego, dichos criterios no se utilizan en las CE.

4. Dejando de lado que China utilice los criterios con carácter interno en China, su utilización en la clasificación arancelaria daría por resultado una violación del artículo II del GATT, puesto que no respetan la nomenclatura SA (en particular la Regla 1 de las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado y, en la medida en que la Regla 2 a) es pertinente, los criterios de "que éste presente" y "características esenciales" que en ella figuran).

5. Las únicas circunstancias en que las partes se podrían clasificar como el artículo completo podrían darse en el contexto de determinados juegos desmontados, pero para ello sería necesario un análisis caso por caso. A este respecto, no remitimos a la respuesta a la pregunta 47.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

6. Los criterios enunciados en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125 no son los tipos de criterios habitualmente utilizados como normas por los funcionarios de aduanas para determinar si las partes y componentes de un producto deben o no considerarse un producto completo. Los Estados Unidos se adhieren al principio arraigado de que las mercancías deben clasificarse con arreglo a su

condición en el momento de entrar, con independencia de lo que suceda con ellas después de su entrada. Los funcionarios del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos aplican la Regla General de Interpretación (RGI) 1 y clasifican las mercancías de conformidad con las condiciones de las partidas y las notas de las secciones y capítulos pertinentes. Cuando entren componentes y partes de un vehículo de motor, los funcionarios del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos determinarán si cumplen las condiciones de una partida concreta. Por ejemplo, las carrocerías de vehículos se describen específicamente con arreglo a los términos de la partida 87.07, que disponen: "Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas". Un motor de gasolina se describe específicamente con arreglo a los términos de la partida 84.07, que disponen: "Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión)".

7. En las situaciones en que una mercancía terminada entre desmontada (por ejemplo, un juego completo para fabricar un artículo), los Estados Unidos clasificarán la mercancía importada que esté desmontada como si estuviera completa en virtud de la Regla General de Interpretación 2 a). En las situaciones en que se importen mercancías incompletas o sin terminar, las autoridades aduaneras estadounidenses examinarán la mercancía ya presentada en el momento de la importación para determinar si la mercancía incompleta o sin terminar presenta las características esenciales del artículo completo o terminado. Por ejemplo, véanse las Consideraciones generales del Capítulo 87 (Prueba documental conjunta 37).

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

8. No. Los funcionarios de aduanas del Canadá realizan evaluaciones puntuales de esas partes como se presentan en conjunto en la frontera. No fundamentan su clasificación de dichas partes en una fórmula que esté vinculada al número de conjuntos importados, y mucho menos en el porcentaje del volumen o el valor importados de las partes utilizadas en conjuntos importados. Así se procede en particular con los vehículos, puesto que constan de un gran número de partes, incluidos los conjuntos y subconjuntos.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 1 b)

9. En su respuesta, China se remite a su respuesta a la pregunta 117 del Grupo Especial. Ahora bien, los factores a los que China recurre para justificar la clasificación de las distintas combinaciones de partes y componentes de automóviles se contradicen con los términos del Sistema Armonizado y la debida aplicación de las Reglas Generales de Interpretación. Como se demostró en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47, los funcionarios de aduanas no pueden agrupar algunos conjuntos y alegar que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo. Por ejemplo, un solo componente (por ejemplo: el subconjunto A o el subconjunto B de un motor Diesel que se describen en la Prueba documental 3 presentada por China) presentado se clasifica con arreglo a una partida que describe dicho componente (por ejemplo: la partida 84.09). Si un grupo de componentes se presentan juntos (por ejemplo: el subconjunto A y el subconjunto B de un motor Diesel que se describen en la Prueba documental 3 presentada por China) de forma que pueden constituir un conjunto (por ejemplo: un motor Diesel completo), los Estados Unidos los clasificarían en la partida en la que describa dicho conjunto (por ejemplo: la partida 84.08). Si un grupo de componentes no constituye un conjunto, se clasifican separadamente (es decir, un cigüeñal y panel lateral no constituirían un conjunto y se clasificarían separadamente). Ninguno de los conjuntos que se enumeran en la Prueba documental 3 presentada por China puede constituir vehículos automóviles incompletos o sin terminar en el sentido de la Regla General de Interpretación 2 a); en cambio, se clasificarían separadamente de conformidad con los términos de la Regla General de Interpretación 1 (o sea, motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión)) de la partida 84.07, árboles de transmisión de la partida 84.83, chasis de vehículos

automóviles equipados con su motor de la partida 87.06, carrocerías de vehículos automóviles, incluidas las cabinas, de la partida 87.07).

2. (China) ¿Cuáles eran los tipos arancelarios consolidados y aplicados de China para "juegos de piezas completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (SKD)", "vehículos automóviles" y "partes de automóviles" antes de su adhesión a la OMC y en el momento de su adhesión a la OMC?

Respuesta de China

10. Antes de la adhesión de China a la OMC no existía un tipo arancelario consolidado para "juegos de piezas CKD y SKD", "vehículos automóviles" y "partes de automóviles".

11. En 2001, inmediatamente antes de la adhesión de China a la OMC, el promedio del tipo arancelario aplicado para "vehículos automóviles" era el 63,6 por ciento, y el promedio del tipo arancelario aplicado para "partes de automóviles" era el 24,7 por ciento. No existían líneas arancelarias distintas para "juegos de piezas CKD y SKD" en el Código Arancelario de China. Los juegos de piezas CKD y SKD se clasificaban como vehículos completos con arreglo a la RGI 2 a) y los tipos aplicados eran idénticos a los tipos arancelarios aplicables al modelo correspondiente de vehículo completo.

12. En 2002, en el momento de la adhesión de China a la OMC, el promedio del tipo arancelario consolidado para "vehículos automóviles" era el 49,4 por ciento, y el promedio del tipo arancelario consolidado para "partes de automóviles" era el 20,4 por ciento. Tampoco en este caso existían líneas arancelarias distintas para "juegos de piezas CKD y SKD" en el Código Arancelario de China, y se clasificaban como vehículos automóviles con arreglo a la RGI 2 a). En 2002, el promedio del tipo arancelario aplicado para "vehículos automóviles" era el 42,2 por ciento, y el promedio del tipo arancelario aplicado para "partes de automóviles" era el 18,1 por ciento. Estos detalles pueden resumirse de la siguiente forma:

| | Vehículo completo | Juegos de piezas CKD/SKD | Partes |
|------------------------|-------------------|--------------------------|---------|
| 2001 Tipo consolidado | Ninguno | Ninguno | Ninguno |
| 2001 Tipo NMF aplicado | 63,6% | 63,6% | 24,7% |
| 2002 Tipo consolidado | 49,4% | 49,4% | 20,4% |
| 2002 Tipo NMF aplicado | 42,2% | 42,2% | 18,1% |

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 2

13. China explicó en su respuesta que, inmediatamente antes de su adhesión a la OMC el 11 de diciembre de 2001, "el promedio del tipo arancelario aplicado para 'vehículos automóviles' era el 63,6 por ciento, y el promedio del tipo arancelario aplicado para 'partes de automóviles' era el 24,7 por ciento. No existían líneas arancelarias distintas para 'juegos de piezas CKD y SKD' en el Código Arancelario de China. Los juegos de piezas CKD y SKD se clasificaban como vehículos completos con arreglo a la RGI 2 a) y los tipos aplicados eran idénticos a los tipos arancelarios aplicables al modelo correspondiente de vehículo completo". Aunque los Estados Unidos no discuten las declaraciones de China en relación con los tipos arancelarios aplicados para vehículos automóviles, sí discuten la explicación de China relativa a las partes y los juegos de piezas CKD y SKD por ser inexacta e incompleta.

14. De 1992 a 1995, China efectivamente mantuvo líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD. Como lo demuestra la Prueba documental 30 presentada por China, en esas líneas arancelarias se establecieron tipos arancelarios que eran los mismos que los tipos arancelarios establecidos aplicables a vehículos automóviles. Ahora bien, China normalmente no aplicó esos tipos, sino que el tipo aplicable a los juegos de piezas CKD y SKD se negociaba entre el fabricante automovilístico concreto y las autoridades chinas. Los factores fundamentales de esta negociación eran la cuantía de la inversión del fabricante automovilístico en China y la medida en que dicho fabricante utilizaba contenido local en el ensamblado de sus vehículos, tanto en el momento de la negociación como en el marco de los planes futuros del fabricante. Normalmente, un fabricante de automóviles con una inversión mayor y un porcentaje mayor de contenido nacional podría negociar un tipo arancelario más bajo que un fabricante de automóviles con una inversión menor y un porcentaje menor de contenido nacional. Concretamente, para los fabricantes de automóviles que las autoridades chinas consideraban comprometidos con China sobre la base de esos factores, los tipos arancelarios negociados para los juegos de piezas CKD y SKD eran sustancialmente inferiores a los tipos arancelarios para vehículos automóviles. Además, normalmente las autoridades chinas aplicaban los mismos tipos arancelarios negociados a las partes, ya que a menudo los tipos arancelarios negociados eran también inferiores a los aplicables a las partes con arreglo al arancel de aduanas de China.

15. Después de 1995, China eliminó las líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD, como queda recogido en la respuesta de China. Sin embargo, en contra de sus afirmaciones, incluso entonces China *no* aplicó tipos arancelarios a los juegos de piezas CKD y SKD que fueran los mismos que los tipos arancelarios establecidos aplicables a vehículos automóviles. China siguió aplicando tipos arancelarios para los juegos de piezas CKD y SKD (y partes) que se negociaban entre un fabricante de automóviles concreto y las autoridades chinas, exactamente igual que había hecho en el período de 1992 a 1995.

16. Las mismas prácticas arancelarias continuaron hasta el momento de la adhesión de China a la OMC y con posterioridad hasta que China comenzó a aplicar las medidas en litigio en la presente diferencia.

17. A partir de 1992, y hasta la implantación de las medidas en litigio en la presente diferencia, China siguió empleando estas prácticas arancelarias porque estaba concentrada en fomentar su capacidad de ensamblado local de vehículos automóviles, y no contaba con suficientes fabricantes nacionales de partes de automóviles que suministraran a los fabricantes nacionales de automóviles. En consecuencia, China acogió con satisfacción y alentó las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD (y partes) que sirvieran para montar vehículos automóviles en China, en particular de fabricantes de automóviles que demostraran un compromiso con China.

18. La política de China de alentar las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD (y partes) que sirvieran para montar vehículos automóviles localmente se vio facilitada por su política de mantener contingentes de importación de vehículos automóviles. A este respecto, China mantuvo contingentes de importación de vehículos con anterioridad a su adhesión a la OMC en 2001, y negoció el derecho de mantener contingentes de importación de vehículos automóviles durante tres años después de su adhesión, o sea, hasta el 1º de enero de 2005, como queda reflejado en la parte I, párrafo 7.1, y el Anexo 3 del Protocolo de Adhesión de China, como se explica más a fondo *infra* en la pregunta 14 b).

19. Las prácticas arancelarias de China relativas a los juegos de piezas CKD y SKD (y partes) durante el período de 1992 hasta la adhesión de China a la OMC a finales de 2001 sirven para explicar por qué el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo que acompaña al Protocolo de Adhesión de

China está redactado de la forma en que lo está. Como recordará el Grupo Especial, el párrafo 93 dice así:

En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de partes de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de partes de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de partes parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento.

20. Al negociar esta disposición en los años que llevaron a la adhesión de China a la OMC, los Miembros de la OMC, entre ellos los Estados Unidos, sabían que China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD en las que se preveían tipos arancelarios que eran los mismos que los correspondientes a vehículos automóviles de 1992 a 1995, y que China eliminó esas líneas arancelarias a partir del 1º de enero de 1996. Los Miembros de la OMC también sabían que las autoridades chinas habían estado aplicando no obstante tipos arancelarios para los juegos de piezas CKD y SKD (y las partes) considerablemente más bajos que para los vehículos automóviles, tanto cuando China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD como cuando no las tenía. Así pues, al negociar el párrafo 93, los Miembros de la OMC querían garantizar que China siguiera tratando los juegos de piezas CKD y SKD esencialmente como partes a efectos arancelarios tras su adhesión a la OMC y que China no pudiera establecer nuevamente líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD, a tipos más elevados, si sus intereses políticos cambiaban a medida que evolucionaba su rama de producción nacional automovilística.

3. (Todas las partes) ¿Ensamblan o fabrican los propios fabricantes de automóviles los denominados "conjuntos" enumerados en el artículo 4 del Decreto N° 125? De ser así, ¿es habitual esta práctica en la industria del automóvil en general o en la industria del automóvil china? ¿Existe una distinción clara entre los fabricantes de automóviles y los fabricantes de partes?

Respuesta de China

21. Es práctica habitual en China que los fabricantes de automóviles ensamblen algunos de los conjuntos enumerados en el artículo 4 del Decreto N° 125 o todos ellos. Por ejemplo, la mayoría de los fabricantes de automóviles de China producen por sí mismos el conjunto de la carrocería. Muchos fabricantes de automóviles de China tienen sus propias cadenas de producción de motores y transmisiones.

22. Ahora bien, los fabricantes de automóviles y los fabricantes de partes son distintos en determinados aspectos. En primer lugar, los fabricantes de partes de automóviles suelen concentrarse en un tipo o serie concreta de partes, mientras que los fabricantes de automóviles se concentran en el montaje global del vehículo. En segundo lugar, los fabricantes de automóviles suelen estar en condiciones de articular y definir los parámetros de las partes y sus criterios de calidad, que sus proveedores de partes de automóviles han de cumplir.

23. Los demandantes han afirmado, y China está de acuerdo con ello, que la rama de producción de partes de automóviles está sumamente fragmentada en China.¹ Ello obliga a la mayoría de los proveedores de partes a depender, desde el punto de vista jurídico o el financiero, de un fabricante de

¹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 17; Primera comunicación escrita de las CE, párrafo 18; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 21.

automóviles. Todos los grandes fabricantes de automóviles de China cuentan con cadenas de suministro de partes de automóviles estables y a largo plazo, así como complejas estructuras empresariales en las que muchas de las partes necesarias son producidas por filiales y empresas conjuntas. Este rasgo, a juicio de China, es habitual en las ramas de producción asiáticas de automóviles.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

24. La respuesta a la pregunta de si los propios fabricantes de automóviles también montan o fabrican los denominados "conjuntos" enumerados en el artículo 4 del Decreto N° 125 depende de la estrategia empresarial de cada fabricante. No obstante, las Comunidades Europeas entienden que en la mayoría de las situaciones más frecuentes el fabricante del vehículo completo fabricaría al menos algunos elementos de los "conjuntos", lo que se refiere en particular a la carrocería del vehículo, que suele ser distinta para cada modelo. En cambio, por ejemplo, el sistema de dirección y el sistema de frenos suelen ser montados y fabricados por proveedores y vendidos al fabricante del vehículo. Sin embargo, no existen reglas generales que se puedan aplicar a todos los fabricantes y a todos los modelos.

25. No existe diferencia entre la industria del automóvil en general y la industria del automóvil china, con la importantísima salvedad de la forma en que las medidas impugnadas afectan a la estrategia de los fabricantes de vehículos y de partes de China. Como las Comunidades Europeas explicaron en su Primera comunicación escrita, las medidas chinas obligan a los fabricantes de vehículos a desviarse de sus estrategias empresariales normales en el resto del mundo (en particular los párrafos 68 a 74). Las medidas exigen en todas las circunstancias que los vehículos contengan una determinada proporción o combinación de partes y componentes (o "conjuntos") fabricados localmente. Si no se garantiza el contenido local necesario, el fabricante se verá obligado a pagar el derecho del 25 por ciento sobre todas las partes importadas, lo que supondrá, dados los reducidísimos márgenes de beneficio, que el modelo concreto no será competitivo en el mercado chino.

26. En cuanto a la distinción entre fabricantes de vehículos y fabricantes de partes, la respuesta depende una vez más del contexto concreto. A veces, los fabricantes de partes podrán formar parte del mismo grupo industrial que los fabricantes de vehículos, pero más a menudo aquellos son independientes y suministran partes a muchos fabricantes de vehículos distintos. De hecho, existen muchos más fabricantes de partes que de vehículos. Por supuesto, los constantes cambios en la rama de producción significan que un fabricante de partes podrá pasar a ser parte del mismo grupo que el fabricante de vehículos, y a la inversa. Las fusiones y adquisiciones son un fenómeno cotidiano en la mayoría de las ramas de producción. Sin embargo, cabe también subrayar que un fabricante de automóviles suele desempeñar el papel de proveedor de una parte o "conjunto" concreto a otro fabricante de vehículos. Hasta los competidores en el mismo mercado pueden llegar a cooperar en el contexto de determinados modelos de vehículos. Todo ello depende de la estrategia de los fabricantes. Las medidas chinas ponen gravemente en peligro la capacidad de la rama de producción extranjera para elegir las estrategias empresariales más eficientes en el mercado chino.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

27. Los fabricantes de automóviles a menudo ensamblan en sus propias operaciones e instalaciones al menos unas pocas de las operaciones de montaje enumeradas. Por ejemplo, la mayoría de fabricantes de automóviles ensamblan la carrocería, ya sea a partir de partes estampadas suministradas por un proveedor o fabricadas por ellos mismos, o de una combinación de ambas. Lo mismo puede decirse del conjunto del chasis, suponiendo que chasis significa lo que también se denomina "bastidor". Es sumamente frecuente, si no universal, que los fabricantes de automóviles

realicen una o más de las operaciones de montaje enumeradas, aunque puede que no todos efectúen las mismas o sus combinaciones.

28. Por lo que se refiere a las operaciones de ensamblaje enumeradas, no puede establecerse una distinción nítida entre fabricantes de automóviles y fabricantes de partes.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

29. Los fabricantes preparan en ocasiones los "conjuntos" enumerados en el Decreto N° 125, al igual que hacen los fabricantes de partes. Se trata de una práctica relativamente común, tanto en general como en la propia China, en la medida en que las prácticas comerciales habituales no se ven afectadas por las medidas. Dicho esto, incluso cuando los fabricantes de vehículos producen conjuntos concretos, muchas de las partes básicas de dichos conjuntos utilizadas en China proceden de proveedores del denominado "Escalón 1". Existe una distinción comercial entre fabricantes de automóviles (que suelen controlar no sólo la fabricación y el montaje final de un vehículo entero, sino también su diseño, comercialización y promoción de la marca) y fabricantes de partes (ya sean del Escalón 1, 2 ó 3). Los fabricantes de partes del Escalón 1 podrán dedicarse a actividades de valor añadido relacionadas con las partes que fabrican (por ejemplo, investigación y desarrollo), actividades que solían llevar a cabo únicamente los fabricantes de vehículos. La práctica comercial puede evolucionar en lo relativo a qué empresa produce partes y qué empresa las elabora o monta. Ahora bien, los fabricantes de automóviles y los fabricantes de partes se siguen distinguiendo por la "marca". Los fabricantes de automóviles producen vehículos de diferentes marcas que los consumidores conocen; los fabricantes de partes producen partes, componentes o módulos utilizados en los vehículos y no tienen sus propias marcas de vehículos.

4. (China) ¿Tendría China la bondad de explicar el "Boletín Público" a que se refiere el artículo 7 del Decreto N° 125, incluida su finalidad, si todos los fabricantes de automóviles de China tienen que solicitarlo y la razón de que exista la anotación "Caracterizadas como vehículo completo" en el Boletín respecto de las partes de automóviles que quedan comprendidas en este ámbito?

Respuesta de China

30. Es obligatorio figurar en el Boletín Público para que los fabricantes de automóviles puedan producir y vender vehículos automóviles y los consumidores puedan matricular y utilizar dichos vehículos en China. Se podrá incluir un modelo de vehículo en el Boletín Público únicamente si cumple todas las prescripciones relacionadas con los diversos reglamentos que se aplican a los vehículos automóviles. La inscripción de la situación de registro de un modelo de vehículo con arreglo al Decreto N° 125 es tan sólo una de las características reglamentarias del modelo que se divulga en el Boletín Público. La divulgación resulta útil para los funcionarios de aduanas y otras personas de la industria automovilística pues designa la condición aduanera de ese modelo de vehículo, con inclusión de la condición aduanera de las partes y componentes que se importan para su montaje.

5. (China) Sírvanse aclarar, por remisión a las disposiciones pertinentes de las medidas en litigio, el momento en que se adopta la decisión de caracterizar o no determinadas partes de automóviles importadas como vehículos completos.

Respuesta de China

31. La decisión se adopta por remisión a modelos de vehículos específicos, antes de que se importen las partes que el fabricante importará para montar ese modelo de vehículo. Este proceso tiene por finalidad general determinar si el fabricante de automóviles, para montar ese modelo de vehículo, importa o no múltiples remesas de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

32. El proceso da comienzo con la autoevaluación por el fabricante conforme al artículo 7 del Decreto N° 125. Si el fabricante, como consecuencia de la autoevaluación, determina que un modelo de vehículo concreto cumple uno o varios de los umbrales necesarios para caracterizar a las partes por presentar las características esenciales de un vehículo automóvil, como se especifica en el artículo 21 del Decreto N° 125, debe registrar dicho modelo de vehículo en la CGA antes de importar las partes para el modelo (artículo 7). También debe presentar una declaración de registro a la CGA correspondiente a ese modelo de vehículo (artículo 9). La determinación del fabricante, independientemente de su resultado, está sujeta a examen y verificación en virtud del capítulo IV del Decreto N° 125 (artículos 17-18).

33. Cuando el fabricante ya haya registrado un modelo de vehículo concreto de conformidad con el artículo 9, debe depositar una fianza en concepto de derechos de aduana en la CGA basada en su proyección del promedio mensual de importaciones para ese modelo de vehículo (artículo 12). Posteriormente, el fabricante debe importar las partes para ese modelo de vehículo por separado de otras partes de automóviles, y debe declarar las partes importadas como partes de un modelo de vehículo registrado (artículos 14-15). Dichas partes entran en China en régimen de depósito aduanero y permanecen bajo control aduanero (artículo 16, artículo 27). Las partes que se importen para el montaje de otros modelos de vehículos se declaran como partes (artículo 35).

34. El fabricante debe abonar los derechos cuando las partes de automóviles importadas se montan en vehículos completos (artículo 28). El fabricante de automóviles está obligado a declarar el pago de derechos el décimo día laborable de cada mes sobre la base del número de modelos de vehículos registrados que montó el mes anterior (artículo 31).

35. Si se ha verificado que el vehículo montado cumple uno o varios de los umbrales del artículo 21, la CGA clasifica las partes de automóviles importadas de ese modelo de vehículo como un vehículo automóvil, como habría hecho en el caso de que las partes de automóviles importadas hubieran entrado en China en una sola expedición (artículo 28). Si se ha verificado que el vehículo montado no cumple uno o varios de los umbrales sobre números máximos del artículo 21, la CGA clasifica las partes de automóviles importadas de ese modelo de vehículo como partes (artículo 28) -una vez más, como habría hecho en el caso de que las partes de automóviles importadas hubieran entrado en China en una sola expedición-².

² Las únicas excepciones de esas clasificaciones son si: 1) la clasificación de un modelo de vehículo previamente registrado se modifica entre el momento de la entrada de las partes en China y su montaje en un vehículo completo, en cuyo caso el fabricante podrá declarar las partes importadas de las que no haya pagado aún los derechos en el marco de las disposiciones arancelarias pertinentes para partes (artículo 32); o 2) las partes importadas no se montan en un vehículo completo en un plazo de un año a partir de su entrada, en cuyo caso las partes importadas se tasan con arreglo al tipo de derechos para partes (artículo 29). Como Explicó China durante la primera reunión sustantiva, la primera excepción aporta un elemento de flexibilidad al fabricante al reconocer que las fuentes de abastecimiento de partes y conjuntos para un modelo de vehículo concreto pueden cambiar, mientras que la segunda excepción sirve para dar un carácter irreversible al proceso aduanero.

36. El efecto de este sistema es que la determinación acerca de si las partes de automóviles importadas deberían clasificarse como un vehículo automóvil se efectúa antes de su importación, atendiendo al proceso de autoevaluación y verificación antes mencionado. Este proceso de autoevaluación y verificación es el que da lugar a la declaración que se efectúa en el momento de la importación y a la obligación de depositar una fianza de importación respecto de tales importaciones.

6. (China) ¿Qué finalidad cumple exigir la autoevaluación por los fabricantes de automóviles y, además, la verificación por el Centro de Verificación?

Respuesta de China

37. La finalidad de la autoevaluación es que los fabricantes de automóviles examinen cada modelo de vehículo en relación con las prescripciones del Decreto N° 125 y preparen un informe en el que se den detalles de la condición de cada modelo de vehículo respecto de dichas prescripciones. Seguidamente se verifica el informe de autoevaluación para confirmar que la información que ha presentado el fabricante de automóviles es auténtica, completa y exacta.

7. (China) En cuanto a la práctica de clasificación arancelaria de la oficina de aduanas de China:

a) ¿Existe un sistema en China en cuyo marco los importadores puedan recurrir la decisión de la oficina de aduanas sobre la clasificación arancelaria de partes de automóviles importadas u otros productos importados? De ser así, sírvanse dar una explicación;

Respuesta de China

38. El artículo 64 del Reglamento del Arancel de Importación/Exportación dispone lo siguiente:

El contribuyente o el otorgante de una garantía abonarán los derechos y podrán solicitar a la oficina de aduanas un examen a un nivel inmediatamente superior de conformidad con la normativa vigente si no están de acuerdo con las aduanas sobre la designación como contribuyente, la determinación del valor imponible, la clasificación de las mercancías, el origen, el tipo arancelario o el tipo de cambio aplicable, la reducción o la exención de derechos, el suplemento de derechos no abonados, el reembolso de los derechos, los recargos por mora, el método de cálculo de los derechos, y el lugar del cobro de los derechos. En caso de que [el contribuyente o el otorgante de una garantía] discrepe de la conclusión del examen, podrá recurrir a los tribunales de conformidad con la legislación vigente.

Al amparo de esa disposición, los importadores pueden recurrir la clasificación arancelaria de las partes de automóviles en los tribunales chinos. Los tribunales pueden fallar que la determinación de la CGA no es conforme al derecho chino y pueden ordenar la remisión al organismo para un nuevo examen.

b) Sírvanse indicar si existen decisiones judiciales y/o administrativas firmes o pendientes respecto de la aplicación de cualquiera de las disposiciones de las medidas. De ser así, sírvanse dar explicaciones detalladas; y

Respuesta de China

39. No existen exámenes administrativos o recursos judiciales pendientes en relación con la aplicación de las medidas impugnadas.

c) A este respecto, sírvanse aclarar igualmente si la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) está autorizada a proporcionar sus propias interpretaciones de las disposiciones del Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4 a la luz del artículo 78 de la Orden Normativa 8. De ser así, ¿ha publicado la NDRC interpretaciones de las disposiciones de las medidas impugnadas?

Respuesta de China

40. La NDRC no está autorizada a proporcionar sus propias interpretaciones o explicaciones de las disposiciones del Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4 en virtud del artículo 78 de la Orden Normativa 8, y la NDRC no lo ha hecho.

8. (Reclamantes) Sírvanse explicar si las prescripciones de procedimiento en el marco de las medidas afectan al plazo medio necesario para el montaje de un vehículo y, en caso afirmativo, en qué medida.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

41. Es importante poner esta pregunta en su debido contexto. La considerable complejidad de las medidas en sí misma afecta al lanzamiento de un nuevo modelo en el mercado chino. Lo fundamental para la mayoría de los fabricantes es que deben evitar el derecho del 25 por ciento, pues de lo contrario sencillamente no merecerá la pena desde el punto de vista comercial tan siquiera iniciar el procedimiento administrativo en el marco de las medidas. Así, pues la concepción y el lanzamiento de un nuevo modelo pueden retrasarse de dos a tres años, ya que los fabricantes de vehículos tendrán que buscar proveedores nacionales que puedan suministrar la proporción necesaria de partes o conjuntos nacionales, y someterlas a ensayos de fiabilidad. La preparación del informe de autoverificación que exige el artículo 7 del Decreto N° 125 puede llevarle otros seis meses a un equipo formado por 10 ó 15 expertos altamente cualificados. Una vez que un fabricante ha decidido poner en marcha los trámites para introducir un nuevo modelo que, según cree y espera, estará sujeto únicamente al derecho del 10 por ciento en lo referente a partes importadas, en realidad puede pasar un año hasta que se ultimen todos los trámites. Así pues, las medidas también dan por resultado que haya que realizar el lanzamiento en un contexto de incertidumbre jurídica que puede durar meses y, a veces, incluso años.

42. En la fase de las operaciones de montaje, las medidas imponen una carga administrativa considerable y, en consecuencia, costes suplementarios. Cabe hacer hincapié en que entre un 30 y un 35 por ciento de las partes son comunes a distintos modelos. Para un fabricante de vehículos, el método más eficiente consiste en expedir partes juntas y utilizarlas según las necesidades de producción, que pueden muy bien desviarse del plan inicial. Puede resultar necesario aumentar la producción de un modelo concreto como consecuencia de unas ventas mayores de las previstas; tal vez sea necesario reemplazar urgentemente partes deficientes. Como las medidas de China obligan a declarar para qué modelo se importarán las partes (artículo 15 del Decreto N° 125), los fabricantes de vehículos tienen innecesariamente que especificar con detalle el modelo para el que se importa cada parte. Se elimina la flexibilidad necesaria para una buena gestión económica del suministro de partes.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

43. Como los Estados Unidos explicaron en los párrafos 46-66 y 99-104 de su Primera comunicación, las medidas de China imponen obligaciones de procedimiento gravosas a los fabricantes que utilizan partes importadas, mientras que a los fabricantes que utilizan únicamente partes nacionales se les exime de esos requisitos onerosos. Esta diferencia otorga un trato menos favorable a las partes importadas en comparación con partes nacionales similares, y da por resultado una violación *prima facie* del párrafo 4 del artículo III. China no ha intentado siquiera rebatir esta presunción *prima facie*.

44. La información sobre la duración media de los retrasos derivados de las medidas de China no eran un elemento de la presunción *prima facie* de los Estados Unidos en esta cuestión, y los Estados Unidos no disponen por el momento de dicha información.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

45. Por regla general, no se puede precisar el efecto que las medidas tienen en el plazo medio necesario para montar un vehículo. El efecto general será distinto según la red de proveedores y la fuente concreta de suministro de partes (tanto nacionales como importadas). El retraso más importante es consecuencia de una combinación de las obligaciones de procedimiento y las de fondo: los fabricantes tienen que velar por que el contenido nacional de sus vehículos sea bastante superior a las prescripciones del 40 por ciento como mínimo para poder evitar los recargos en virtud de las medidas, teniendo presentes las posibles diferencias en la valoración del contenido importado. En el caso de algunos modelos, ello puede dar lugar a retrasos importantes del inicio de la producción (del orden de muchos meses). Se debe a que es preciso buscar proveedores nacionales para garantizar la suficiencia del contenido nacional, satisfaciendo de ese modo al fabricante de vehículos de que el número de conjuntos considerados de importación permanecerá por debajo del umbral prescrito en caso de diferencias en cuanto a la valoración de determinadas partes.

9. (Todas las partes) Suponiendo que un país pueda tener una política contra la elusión en el contexto de los derechos de aduanas propiamente dichos, ¿con qué grado de flexibilidad debería contar un país para introducir medidas destinadas a hacer cumplir esa política?

Respuesta de China

46. En este caso, la cuestión de la elusión consiste en asegurar la clasificación arancelaria correcta de las importaciones para prevenir así la evasión de los tipos de derechos más elevados que se aplican a los vehículos automóviles. A juicio de China, las medidas impugnadas aplican y hacen cumplir una interpretación de sus disposiciones arancelarias sobre "vehículos automóviles" acorde con las reglas de interpretación del Sistema Armonizado. La capacidad de un Miembro de adoptar medidas para interpretar su lista arancelaria de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado tiene la misma amplitud que dichas reglas; toda medida de esa índole debe ser acorde a las obligaciones del Sistema Armonizado.

47. Para ilustrar el argumento, tal vez resulte útil recurrir a un ejemplo que no guarda relación con la presente diferencia. La Regla General de Interpretación 3 versa sobre la circunstancia en que las mercancías se pueden clasificar en principio en dos o más partidas, y dispone una serie de normas para hacer frente al conflicto. Según la RGI 3 a), "la partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico". Supongamos que un Miembro adoptara una medida para asesorar a los importadores sobre las partidas que "pudiera[n] clasificarse, en principio,

en dos o más partidas", y, en tales casos, asesorar a los importadores sobre las partidas que considerase "con descripción más específica".

48. Dicha medida afectaría al modo en que el Miembro clasifica determinados artículos. Podría dar por resultado clasificaciones arancelarias y determinaciones de los derechos que deben satisfacerse con las que los importadores discrepan de hecho en casos concretos. Ahora bien, desde el punto de vista de evaluar la compatibilidad de la medida con las obligaciones del Miembro en el marco de la OMC, incluido el artículo II del GATT de 1994, la indagación pertinente sería si la medida da por resultado clasificaciones compatibles con los términos del SA utilizados en el arancel aduanero de ese Miembro. En cualquier evaluación de dichas determinaciones sobre clasificación habría que considerar si los resultados son compatibles con las prescripciones de la RGI 3 a), con inclusión, según proceda, de las interpretaciones de la RGI 3 a) que pueda haber adoptado la OMA. Así pues, no podría dar por resultado clasificaciones arancelarias, y determinaciones de los derechos que deben satisfacerse, que fueran manifiestamente incompatibles con la RGI 3 a) (es decir, identificando artículos que no "pudieran clasificarse, en principio, en dos o más partidas", o aplicando la descripción "de alcance más genérico" antes que la "más específica"). He ahí, en el aspecto pertinente, el grado de flexibilidad de que goza un Miembro al adoptar medidas para interpretar su Lista de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

49. Como el arancel de un país ha de interpretarse a la luz del Sistema Armonizado, la "flexibilidad", de haberla, tiene que ser acorde con la nomenclatura del SA y sus reglas. En la medida en que esta cuestión se remite al apartado d) del artículo XX del GATT, la "flexibilidad" tiene que cumplir los requisitos de dicha disposición y en particular resultar necesaria para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con el GATT y satisfacer los criterios establecidos en el encabezamiento del artículo XX.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

50. Los Estados Unidos no pueden aceptar la hipótesis -que China propugna en la presente diferencia- de que supone "elusión" cuando los fabricantes de automóviles utilizan los conductos normales del comercio para obtener expediciones de partes a granel con fines de montaje. Como ya han explicado los Estados Unidos, el intento de China de equiparar todas las operaciones de fabricación de automóviles con el montaje de "juegos desmontados" organizados y expedidos por separado carece de fundamento, y hace caso omiso de la realidad de las operaciones manufactureras modernas.

51. Además, los Estados Unidos no logran entender lo que China quiere decir con "elusión" en relación con la aplicación de la normativa aduanera. Los Estados Unidos observan el principio arraigado de que las mercancías deben clasificarse en función de la condición en la que entran, con independencia de lo que ocurra con ellas después de su entrada.

52. Ahora bien, los Estados Unidos señalan que el Acuerdo sobre la OMC no impide la observancia de la normativa aduanera de un Miembro. Muchas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC se refieren a la existencia de normativas aduaneras y a su observancia. Por ejemplo, el artículo X del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994") impone determinadas disciplinas, entre ellas que la normativa aduanera se administre "de manera uniforme, imparcial y razonable". También se enuncian otras disciplinas en los Acuerdos de la OMC, por ejemplo en el *Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre*

Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("Acuerdo de Valoración en Aduana") y el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

53. El Canadá estima que una política "contra la elusión" relacionada con los aranceles no podría funcionar de manera compatible con las obligaciones legales explícitas enunciadas en los artículos del GATT de 1994 relativos a la no discriminación. Toda medida que imponga cargas interiores únicamente a productos importados, con arreglo a la base teórica de que resultan necesarias para impedir lo que China denomina "elusión" de aranceles, es una violación en principio del artículo III del GATT, y tiene que ser defendida en el marco del apartado d) del artículo XX. Aunque el Canadá cree que las medidas no pueden justificarse en virtud del artículo XX (véase la Primera comunicación oral del Canadá, párrafos 27-36), no estima procedente en abstracto considerar qué cargas internas pueden estar justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.

Observaciones de los Estados Unidos a la respuesta de China a la pregunta 9

54. Como han explicado los Estados Unidos, la supuesta preocupación de China con la "elusión" consiste en que los importadores puedan aprovecharse del arancel más bajo impuesto a las partes de automóviles negociado en el momento de su adhesión.

55. No obstante, los Estados Unidos están de acuerdo con la tesis general de China de que los mecanismos utilizados para hacer cumplir la normativa aduanera deben ser compatibles con las obligaciones internacionales de los Miembros, incluidas sus obligaciones en virtud del Acuerdo sobre la OMC y el Convenio del Sistema Armonizado. A estos efectos, China respondió que la "capacidad de un Miembro de adoptar medidas para interpretar su lista arancelaria de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado tiene la misma amplitud que dichas reglas; toda medida de esa índole debe ser acorde a las obligaciones del Sistema Armonizado". Sin embargo, el fondo de la respuesta de China a esta pregunta se propone demostrar un determinado "grado de flexibilidad ... al adoptar medidas para interpretar su Lista de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado".

56. El ejemplo que presenta China de una medida nacional que interpreta una Regla General de Interpretación (RGI) omite demostrar esta presunta "flexibilidad". El ejemplo se refiere a la RGI 3 a), que rige las mercancías que pueden clasificarse en principio en dos o más partidas arancelarias. La regla dispone que "la partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico". El ejemplo de China da por supuesto que una parte contratante adopta una medida en la que notifica a los importadores las mercancías que considera que se pueden clasificar, en principio, en más de una partida y les asesora acerca de la partida que es más específica.³ Dicha medida cumpliría las obligaciones de la parte contratante con arreglo a la RGI 3 a) únicamente si los productos señalados estuvieran descritos específicamente por ambas partidas.

57. Lo que guarda más relación con el asunto que nos ocupa es que no existe un grado de flexibilidad en virtud del Sistema Armonizado que legitime las medidas "contra la elusión" que China

³ En su respuesta a la pregunta del Grupo Especial, China declara: "Supongamos que un Miembro adoptara una medida para asesorar a los importadores sobre las partidas que 'podiera[n] clasificarse, en principio, en dos o más partidas ...'. La declaración carece de lógica, pues una partida no se puede clasificar en otras partidas. Los Estados Unidos, a los efectos de su réplica a la respuesta de China, presumen que China pretendía referirse a una medida hipotética que individualiza 'mercancías' (en lugar de partidas) que se pueden clasificar en principio en dos o más partidas."

ha implantado para la clasificación de partes de automóviles importadas. La posición que adopta China es que "la indagación pertinente sería si la medida da por resultado clasificaciones compatibles con los términos del SA [Sistema Armonizado] utilizados en el arancel aduanero de ese Miembro". A tales efectos, China declara que los resultados deben ser compatibles con las prescripciones de las RGI. Sin embargo, China aplica medidas que no están en conformidad con la RGI 2 a). Esta regla permite la clasificación de mercancías sin terminar o desmontadas como mercancías terminadas a tenor de la condición "que ést[as] presente[n]". La condición de las mercancías presentadas para despacho de aduana es la condición en que se encuentren en el momento de la importación. La medida de China que impone la clasificación de partes de automóviles importadas en una partida del arancel aduanero correspondiente a un automóvil completo se basa en la utilización futura de dichas mercancías en la producción de un automóvil terminado. La clasificación con arreglo a este criterio constituye una violación flagrante de la RGI 2 a), porque la clasificación basada en la utilización posterior a la importación no es compatible con la prescripción de que las mercancías se clasifiquen en su condición en el momento de la importación.

10. (Reclamantes) China sostiene en el párrafo 15 de su Primera comunicación escrita que los detalles de las partidas arancelarias específicas y los tipos arancelarios en cuestión no son pertinentes para pronunciarse sobre las alegaciones presentadas al Grupo Especial. ¿Están los reclamantes de acuerdo con China? De ser así, ¿opinan lo mismo con independencia de que la carga en cuestión se considere un derecho arancelario o una carga interior?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

58. Las Comunidades Europeas discrepan profundamente de la declaración de China en el párrafo 15 de su Primera comunicación escrita. La Regla 1 de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado dispone que:

"Los títulos de las Secciones, de los Capítulos o de los Subcapítulos sólo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes."

Como aclara la nota explicativa V de la Regla 1, "... el texto de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo tiene prioridad sobre cualquier otra consideración para determinar la clasificación de una mercancía".

59. La posición de China se contradice directamente con la Regla 1.

60. El Órgano de Apelación ha reconocido también con claridad la importancia de los términos de las partidas arancelarias específicas en el contexto de un análisis con arreglo al artículo II del GATT. A este respecto, nos remitimos a los informes del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y *CE - Trozos de pollo*.

61. Si se considera que las medidas imponen una carga interior, como lo consideran las Comunidades Europeas, los detalles de las partidas arancelarias no harían al caso. Los tipos son pertinentes puesto que la carga interior es la diferencia entre el tipo del vehículo completo y el tipo de las partes.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

62. Los Estados Unidos no están de acuerdo con China. En opinión de los Estados Unidos, las partidas y los tipos arancelarios de la Lista de China hacen al caso para la sustanciación de la presente diferencia. La forma en que las partidas arancelarias específicas están vinculadas con las cuestiones en litigio depende de la alegación específica que se esté examinando.

63. Párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y Acuerdo sobre las MIC: En el caso de las presentes alegaciones, el aspecto fundamental de la Lista de China es el 15 por ciento de diferencia entre el arancel del vehículo completo (25 por ciento) y el arancel de las partes (10 por ciento). Las medidas adoptadas por China imponen a los fabricantes de vehículos una obligación en materia de contenido local incompatible con la OMC, que se traduce en la imposición de la carga suplementaria del 15 por ciento si no se cumplen las prescripciones de contenido local. Cabe señalar que esta prescripción en materia de contenido local es incompatible con la OMC, con independencia de que la carga suplementaria se considere una carga interior o parte de los derechos aduaneros propiamente dichos u otros derechos y cargas de China.

64. Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994: Si las medidas de China constituyen cargas interiores, como sostienen los Estados Unidos, el aspecto fundamental en ese caso es la diferencia del 15 por ciento entre el arancel del vehículo completo (25 por ciento) y el arancel correspondiente a partes (10 por ciento). Dicha carga suplementaria se impone únicamente a las partes importadas, nunca a las nacionales.

65. Artículo II del GATT de 1994: Si la carga suplementaria, como afirma China, constituye un derecho de aduana, en ese caso dicho derecho viola las consolidaciones arancelarias de China sobre partes. En el presente caso, la diferencia entre el arancel del vehículo completo y el derecho sobre cada parte importada es la cantidad por la que China ha violado sus consolidaciones arancelarias.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

66. Las partidas arancelarias serían improcedentes a los efectos de evaluar la naturaleza de las mercancías si se estimara debidamente que las medidas daban por resultado cargas internas sobre piezas de automóviles. En ese caso, no es necesario recurrir al artículo II. En la medida en que el Grupo Especial estima necesario evaluar las medidas en virtud del artículo II, son únicamente los amplios compromisos de China en materia de tipos arancelarios los que resultan pertinentes para resolver la presente diferencia.

67. En el marco de un análisis con arreglo al artículo II, las partidas arancelarias de China demuestran el carácter arbitrario de las medidas, teniendo presente en particular que China trata de desdibujar la distinción entre partes y vehículos automóviles, lo que resulta incompatible con el enfoque correcto de la interpretación del arancel reflejada, por ejemplo en las Reglas 1 y 2 a) de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado.

68. El Canadá señala que existe acuerdo entre las partes en que al menos algunas cargas en el marco de las medidas son interiores. China ha reconocido (implícitamente en la nota 20 de su Primera comunicación escrita, y luego explícitamente en respuesta a preguntas orales) que las cargas impuestas a las partes de automóviles importadas por fabricantes de partes ubicados en China, y vendidas seguidamente a fabricantes de vehículos ubicados en China, son cargas interiores sujetas al artículo III.

11. (China) Sírvanse aclarar si existe o no algún otro instrumento jurídico similar a la Política de Desarrollo de la Industria Automovilística en relación con otras ramas de producción en China.

Respuesta de China

69. Sí, China ha adoptado instrumentos normativos amplios de esta naturaleza en otras ramas de producción.

12. (China) En cuanto a los presuntos problemas relacionados con la elusión de derechos de aduana propiamente dichos para vehículos automóviles en China:

a) Podría explicar China, basándose en pruebas, las circunstancias que condujeron a su decisión de introducir las medidas en litigio para hacer frente a este "presunto" problema en 2005.

En particular, habida cuenta de la declaración de China en el párrafo 22 de su Primera comunicación de que "[l]a necesidad de definir una línea divisoria clara entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles, sumada a las pruebas de la elusión de aranceles, motivó que China comenzara a estudiar medidas ..., compatibles con las Lista de concesiones de China y los principios de interpretación arancelaria aceptados internacionalmente", ¿podría explicar China detalladamente por qué surgió la necesidad de establecer dicha línea divisoria clara y presentar copias de pruebas de la elusión arancelaria citada en ese párrafo?;

Respuesta de China

70. Por las razones que China ha expuesto en respuesta a la pregunta 13 *infra*, China no considera que precisase pruebas concretas de "elusión" con objeto de resolver una cuestión de clasificación arancelaria en su Lista de concesiones. Las autoridades aduaneras resuelven habitualmente cuestiones de clasificación arancelaria en respuesta a solicitudes de importadores, o como asunto general de administración aduanera. Un ejemplo de este último aspecto es el reglamento de las CE presentado en la Prueba documental 14 presentada por China, que trata de asegurar una "aplicación uniforme" del arancel aduanero de las CE en relación con camionetas incompletas o desmontadas. Este tipo de medidas aportan mayor certidumbre a los importadores y garantizan una aplicación coherente del arancel por parte de las autoridades aduaneras nacionales.

71. De hecho, sin embargo, China contaba con pruebas de que existía un problema importante en relación con la evasión de los tipos más elevados de derechos que se aplican a los vehículos automóviles, con inclusión de las partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Como explicó en su Primera comunicación escrita, China era consciente de que el valor de las partes y componentes importados había aumentado de forma espectacular entre 2001 y 2004, superando considerablemente la tasa de producción total de vehículos automóviles en China.⁴ El marcado aumento de la importación de partes y componentes de automóviles ocurrió en un momento en que los fabricantes de automóviles estaban introduciendo un gran número de nuevos modelos de vehículos en el mercado chino. Dichas cifras sugerían firmemente que existían cuestiones de clasificación arancelaria relativas a vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles que justificaban un examen. Las autoridades aduaneras se ocupan regularmente de cuestiones concretas de administración aduanera, entre ellas la publicación de orientaciones sobre clasificación arancelaria, en respuesta a este tipo de tendencias de importación. La legitimidad de la preocupación de China, y

⁴ Véase Primera comunicación escrita de China, párrafo 21.

su decisión de hacer frente a esta cuestión de clasificación, queda demostrada por el hecho de que aproximadamente el 20 por ciento de los modelos de vehículos que han sido sometidos al proceso de evaluación son montados a base de partes y componentes importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Este aspecto se analiza en respuesta a la pregunta 160 *infra*.

b) ¿Cómo ha hecho frente China al presunto problema antes de la implantación de las medidas en litigio?; y

Respuesta de China

72. Con el debido respeto, el problema concreto de clasificación arancelaria en litigio en la presente diferencia no es "presunto". Como China ha tratado de demostrar por remisión a las prácticas de otros Miembros de la OMC, es un problema de clasificación arancelaria que se plantea siempre que existe una diferencia importante de los tipos de derechos entre artículos completos y partes de esos artículos.

73. Antes de adoptar las medidas en litigio, China no contaba con un procedimiento para determinar si múltiples expediciones de partes y componentes estaban o no mutuamente relacionadas al ser montadas conjuntamente en un modelo específico de vehículo.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 12 b)

74. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la alegación de China de que la supuesta "elusión" de derechos de aduana propiamente dichos para vehículos automóviles en China es sencillamente un ejemplo de "un problema de clasificación arancelaria que se plantea siempre que existe una diferencia importante de los tipos de derechos entre artículos completos y partes de esos artículos". No existe un problema de clasificación cuando se importan partes por separado y luego se montan en un artículo completo. Con arreglo al Sistema Armonizado, es un principio arraigado que las mercancías se clasifican, en virtud de la Regla General de Interpretación 1, en la partida arancelaria con descripción más específica de las mercancías en la condición en que se importen.⁵ El Sistema Armonizado consta de 96 capítulos agrupados en 21 secciones consistentes en unas 5.000 descripciones de artículos en las partidas y subpartidas. El Sistema Armonizado se divide en categorías o partidas de productos comenzando por productos crudos y naturales y siguiendo en distintos grados de complejidad hasta mercancías manufacturadas avanzadas. Como se recoge en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47 del Grupo Especial, existen partidas arancelarias que describen específicamente partes de automóviles, y, en consecuencia, cuando esas partes se importan por separado, se clasifican con arreglo a dichas disposiciones. No constituye "elusión" del arancel que un fabricante de automóviles importe partes por separado y las monte luego en un artículo completo en el mercado nacional.

c) ¿Podría China señalar asimismo otros productos en su Lista a los que se apliquen tipos arancelarios distintos para un artículo y para las partes y componentes de dicho artículo?

⁵ La Regla General de Interpretación 1 dispone que "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las regla siguientes" (China - Prueba documental 15).

Respuesta de China

75. Sin haber realizado un examen sistemático de su Lista de concesiones, China señala otros dos casos en los que dicha Lista crea una diferencia importante del tipo arancelario entre el artículo completo y las partes de ese artículo:

- 8414.5110 (ventiladores) 21,7% (en la fecha de adhesión)
- 8414.9020 (partes para 8414.5110, etc.) 12,0%
- 8415.1000 (aparatos para acondicionamiento de aire) 21,05% (en la fecha de adhesión)
- 8415.9010 (partes para 8415.1000, etc.) 11,7% (en la fecha de adhesión)

13. (Todas las partes) En cuanto a la noción de "elusión":

a) Sírvanse explicar qué se entiende por "elusión"; y

b) Sírvanse explicar si, en el marco de la normativa de la OMC, un Miembro está o no autorizado a tomar medidas contra la elusión y, en caso afirmativo, de qué forma. Si es posible, sírvanse respaldar su respuesta con la jurisprudencia pertinente del GATT y la OMC.

Respuesta de China

76. La defensa de China de las medidas impugnadas no depende de un concepto autónomo de "elusión", ni del concepto de un tipo específico de "medida en contra de la elusión" en el marco de la jurisprudencia del GATT y la OMC. Lo que China denomina "elusión", en la medida en que guarda relación con los hechos del presente asunto, es una cuestión de clasificación arancelaria. Dicha cuestión es si una disposición arancelaria referente a un artículo completo (como los vehículos automóviles) incluye o no la importación y el montaje de partes que, en su integridad, poseen las características esenciales de ese artículo. Esta cuestión de clasificación arancelaria se rige por la Regla General de Interpretación 2 a).

77. Como China explicó en su Primera comunicación escrita, los fabricantes de automóviles pueden evadir el tipo de derecho más alto que se aplica a los vehículos automóviles estructurando sus importaciones de partes y componentes de manera que ninguna expedición concreta tenga las características esenciales de un vehículo automóvil, incluso si dichas partes y componentes se hubieran clasificado como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.⁶ Eso es lo que China entiende por "elusión" de derechos de aduana propiamente dichos en las circunstancias del presente asunto. Al estructurar la importación de partes y componentes de automóviles de esa forma, los fabricantes de automóviles privan a China de los beneficios en materia de ingresos y de acceso a los mercados que negoció cuando obtuvo un tipo de derecho consolidado más alto para vehículos automóviles en comparación con partes y conjuntos de vehículos automóviles.

78. China no estima que su derecho a interpretar su Lista de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado esté supeditado a pruebas concretas de la intención de eludir los derechos más altos sobre vehículos automóviles. La importación y el montaje de partes y componentes de automóviles a través de múltiples expediciones socava el valor de las concesiones arancelarias que China negoció, tanto si el fabricante de automóviles tiene la intención de evadir los derechos más elevados sobre vehículos automóviles como si no la tiene. Además, las autoridades

⁶ Primera comunicación escrita de China, párrafo 18.

aduaneras regularmente clasifican artículos importados en contra de la clasificación propuesta por el importador, sin tener en cuenta si ésta estaba o no motivada por la intención de evadir un tipo de derecho más elevado. Las autoridades aduaneras interpretan y hacen cumplir sus aranceles de aduanas de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, y no con la intención del importador de evadir los tipos del derecho aplicables.⁷

79. Tampoco considera China que necesite una autorización específica en el marco del GATT de 1994, o de ningún otro Acuerdo de la OMC, para adoptar una medida que interprete su Lista de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado. Como se explica en respuesta a la pregunta 68, el Órgano de Apelación ha afirmado en repetidas ocasiones la importancia del Sistema Armonizado, incluidas las Reglas Generales de Interpretación, para interpretar la Lista de concesiones de un Miembro. China no necesita un fundamento específico en la normativa de la OMC para recurrir a la Regla General de Interpretación 2 a), en la forma en que la interpreta la OMA, como tampoco lo necesitaría un Miembro para recurrir, por ejemplo, a la Regla General de Interpretación 4 ("Las mercancías que no puedan clasificarse aplicando las Reglas anteriores se clasificarán en la partida que comprenda aquellas con las que tengan mayor analogía."), o a decisiones pertinentes del Comité del SA sobre clasificación. Dichas reglas forman parte del Sistema Armonizado, que constituye la base sobre la que los Miembros de la OMC han negociado sus concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas.

80. Por esos motivos, China considera que las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito de las medidas que las autoridades aduaneras nacionales adoptan habitualmente para garantizar la interpretación correcta de sus aranceles y velar por la correcta clasificación de las importaciones. Dichas medidas están sujetas a las disciplinas del artículo II. No obstante, en la medida en que el Grupo Especial considera que China necesitaba un fundamento distinto en el marco de la normativa de la OMC para hacer cumplir sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles, dicha autoridad emana del párrafo d) del artículo XX del GATT de 1994. Como explicó China en su Primera comunicación escrita, el Decreto N° 125 garantiza el cumplimiento de las leyes aduaneras de China al prevenir la importación y el montaje de partes de automóviles como medio de eludir las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles.⁸ Como se analiza en la respuesta a la pregunta 160, existen abundantes pruebas de que, en ausencia de esas medidas, los fabricantes de automóviles evadirían los derechos más elevados que se aplican a los vehículos automóviles importando partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, en múltiples expediciones.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

a) Sírvanse explicar qué se entiende por "elusión";

81. El sentido corriente de "*circumvention*" ("elusión") según el *Shorter Oxford English Dictionary* es "*deceitful or fraudulent conduct perpetrated against a facile person*" ("conducta engañosa o fraudulenta perpetrada contra una persona ingenua"), mientras que "*circumvent*" ("eludir") se define como "*deceive, outwit, overreach, find a way round, evade (a difficulty)*" ("engañar, burlar,

⁷ Para volver al ejemplo de la RGI 3 a) que se ha presentado en respuesta a la pregunta 9, un Miembro podría adoptar una medida para asesorar a los importadores sobre las partidas que "pudiera[n] clasificarse, en principio, en dos o más partidas", y, en tales casos, asesorar a los importadores sobre las partidas que considerase "con descripción más específica". El Miembro podría adoptar dicha medida en respuesta a pruebas de que los importadores se estaban aprovechando de posibles ambigüedades sobre cuál de dos partidas arancelarias es aplicable a fin de obtener derechos más bajos. Pero el Miembro no necesitaría pruebas de dicha intención antes de que pudiera adoptar medidas para interpretar y hacer cumplir su arancel.

⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafos 203-214.

saltarse, sortear, evadir (una dificultad)"). El sentido corriente del término parece contemplar tanto las situaciones en que existe intención dolosa o fraudulenta para el acto como aquellas en que no está forzosamente presente dicha intención dolosa o fraudulenta y en que la elusión no sería en sí misma ilícita.

82. En el contexto de las medidas antidumping, la normativa de las CE define así elusión (apartado 1 del artículo 13 del Reglamento N° 384/96 enmendado por el Reglamento N° 461/2004): "Se entenderá que existe elusión cuando se produzca un cambio de características del comercio entre terceros países y la Comunidad o entre empresas individuales del país sujeto a las medidas y la Comunidad, derivado de una práctica, proceso o trabajo para el que no exista una causa o una justificación económica adecuadas distintas del establecimiento del derecho, y haya pruebas del perjuicio o de que se están burlando los efectos correctores del derecho por lo que respecta a los precios y/o las cantidades del producto similar y existan pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para los productos similares, de ser necesario de conformidad con las disposiciones del artículo 2." Para entender esta disposición en su contexto, nos remitimos a las respuestas a las preguntas 132 y 141.

b) Sírvanse explicar si, en el marco de la normativa de la OMC, un Miembro está o no autorizado a tomar medidas contra la elusión y, en caso afirmativo, de qué forma. Si es posible, sírvanse respaldar su respuesta con la jurisprudencia pertinente del GATT y la OMC.

83. En la normativa de la OMC se prevén explícitamente medidas contra la elusión en virtud del artículo 10 del Acuerdo sobre la Agricultura y en el contexto de las medidas antidumping. La Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión adoptada por el Comité de Negociaciones Comerciales el 15 de diciembre de 1993 señalaba que, aunque el problema de la elusión de los derechos antidumping había sido uno de los temas tratados en las negociaciones que precedieron al Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994, los negociadores no habían podido llegar a un acuerdo sobre un texto concreto. Las Comunidades Europeas opinan que las medidas contra la elusión están permitidas a efectos de hacer cumplir los derechos antidumping en el marco del artículo VI del GATT de 1994 y del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT. En cuanto a las medidas antidumping, a las CE no les consta que exista otra jurisprudencia del GATT o de la OMC, salvo el informe del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*.

84. En la medida en que la pregunta alude al párrafo d) del artículo XX del GATT, nos remitimos a la respuesta a la pregunta 9.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

85. Los Estados Unidos remiten respetuosamente al Grupo Especial a la respuesta estadounidense a la pregunta 9. Para resumir, los Estados Unidos no saben lo que China quiere decir al utilizar el término "elusión", aparte de que China opina que constituye "elusión" el que los fabricantes de automóviles soliciten el trato arancelario que China prometió dar a las partes de automóviles. Como también se ha señalado, los Acuerdos de la OMC prevén que los Miembros puedan hacer cumplir sus normas aduaneras, siempre y cuando los Miembros cumplan sus obligaciones pertinentes en el marco de la OMC, como el artículo X del GATT de 1994.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

a) Sírvanse explicar qué se entiende por "elusión";

86. No existe un concepto reconocido de "elusión" en el contexto arancelario. En el contexto de las cargas antidumping impuestas de conformidad con el artículo VI del GATT, existen referencias claras a las medidas "contra la elusión", por ejemplo, en el asunto *CEE - Piezas y componentes*⁹, así como en la Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión¹⁰ adoptada por el Comité de Negociaciones Comerciales el 15 de diciembre de 1993.

87. Sin embargo, China utiliza el término "elusión" para justificar cargas interiores que considera necesarias para prevenir lo que caracteriza como "evasión" de aranceles. En el contexto del artículo II, las cargas deben ser interiores para que se pueda aplicar este concepto de "elusión". De lo contrario, la carga se caracteriza debidamente bien como un "derecho de aduana propiamente dicho" o "todos los demás derechos o cargas", en cuyo caso la carga debe consignarse en el Arancel del Miembro y debe aplicarse sobre la base del estado del producto importado en el momento de su presentación en la frontera.

b) Sírvanse explicar si, en el marco de la normativa de la OMC, un Miembro está o no autorizado a tomar medidas contra la elusión y, en caso afirmativo, de qué forma. Si es posible, sírvanse respaldar su respuesta con la jurisprudencia pertinente del GATT y la OMC.

88. En opinión del Canadá, toda carga interior que se aplique en detrimento de productos importados similares viola el párrafo 2 del artículo III. Esta violación se podrá justificar en virtud del apartado d) del artículo XX, o posiblemente por remisión a otras disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC* (por ejemplo, las cargas relacionadas con medidas antidumping se pueden justificar al amparo del artículo VI). Este análisis está respaldado por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*, que, en sus párrafos 5.12 a 5.18, analizó las cargas interiores a la luz del apartado d) del artículo XX.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 13 b)

89. Al describir su noción de "elusión" en el contexto de la presente diferencia, China sostiene que sus preocupaciones reflejan una cuestión de clasificación arancelaria. China explica: "Dicha cuestión [de clasificación arancelaria] es si una disposición arancelaria referente a un artículo completo (como los vehículos automóviles) incluye o no la importación y el montaje de partes que, en su integridad, poseen las características esenciales de ese artículo. Esta cuestión de clasificación arancelaria se rige por la Regla General de Interpretación 2 a)." China reconoce seguidamente que los fabricantes de automóviles "estructuran[] sus importaciones de partes y componentes de manera que ninguna expedición concreta tenga las características esenciales de un vehículo automóvil", pero califica esta actividad de elusión porque dichos fabricantes de automóviles pagan los derechos más bajos aplicables a las partes en lugar de los más elevados que se aplican a los vehículos automóviles. En palabras de China, esta actividad constituye elusión porque "los fabricantes de automóviles privan a China de los beneficios en materia de ingresos y de acceso a los mercados que negoció cuando obtuvo un tipo de derecho consolidado más alto para vehículos automóviles en comparación con partes y conjuntos de vehículos automóviles".

⁹ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, IBDD S37/147, adoptado el 16 de mayo de 1990.

¹⁰ LT/UR/D-3/1, 15 de abril de 1994.

90. Ahora bien, China carece de fundamento para sostener que se le está privando de los "beneficios en materia de ingresos" que negoció en forma de derechos más elevados para los vehículos automóviles. Los Estados Unidos y otros Miembros de la OMC negociaron derechos más bajos sobre las partes, y es a ellos a los que se está privando (por la aplicación de las medidas de China) de sus beneficios negociados.

91. China también pasa por alto la verdadera envergadura de las medidas en litigio al describir que están dirigidas a la importación de partes "en expediciones múltiples". Las medidas de China afectan a la importación de partes: 1) en expediciones múltiples, 2) de proveedores múltiples, 3) de múltiples países¹¹, 4) en virtud de múltiples órdenes de compra, 5) efectuadas incluso con un año de diferencia. Además, el número de expediciones potencialmente agrupadas por las medidas de China es increíble. Hasta el vehículo automóvil más sencillo contiene unas 1.500 partes, como lo demuestra el análisis de China en respuesta a la pregunta 69. Por regla general, los vehículos automóviles suelen tener miles de partes.

92. Según China, la cuestión de clasificación arancelaria es "si una disposición arancelaria referente a un artículo completo (como los vehículos automóviles) incluye o no la importación y el montaje de partes que, en su integridad, poseen las características esenciales de ese artículo". China especifica que "[e]sta cuestión de clasificación arancelaria se rige por la Regla General de Interpretación 2 a)". Los Estados Unidos señalan que el concepto de partes "en su integridad" no está incluido en la RGI 2 a). La RGI 2 a) dispone la clasificación de mercancías como "se presente[n]", que es su estado en el momento de la importación. De conformidad con la RGI 1, cuando una parte de automóvil importada está descrita específicamente por una partida del arancel, se clasificará en esa partida independientemente de que, después de la importación, la parte de automóvil se pueda utilizar en el montaje de un automóvil completo. Incluso una medida que obliga a un fabricante de automóviles a presentar pruebas del montaje posterior a la importación de muchas piezas de automóviles distintas, en su integridad, en un automóvil completo no confiere retroactivamente a esas partes en el momento de la importación las "características esenciales" de un automóvil.

14. En el párrafo 21 de su Primera comunicación escrita, China indica que, entre 2001 y 2004, el valor de las partes y componentes importados aumentó en un 300 por ciento.

a) (Reclamantes) Sírvanse formular observaciones sobre esta declaración, con inclusión de si estos tipos de datos son pertinentes a las medidas en litigio y, de ser así, de qué forma; y

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

93. Las Comunidades Europeas no consideran que dichas estadísticas sean pertinentes a las medidas en litigio. Las Comunidades Europeas opinan que la Lista de concesiones de China o el Sistema Armonizado, en sus capítulos 84 y 87, no prevén las medidas contra la elusión que China sostiene. Por ende, no hay necesidad de tener en cuenta estadísticas comerciales.

94. Sin embargo, las Comunidades Europeas en general opinan que tales estadísticas podrían en el mejor de los casos demostrar que, después de la adhesión a la OMC, ha aumentado el comercio de partes y componentes importados. Ello es consecuencia directa del compromiso de China de reducir el tipo arancelario para partes y componentes a un nivel consolidado del 10 por ciento o menos. Si el efecto previsto de un compromiso pudiera servir de justificación para dejar de respetar dicho compromiso, socavaría totalmente el valor jurídico de los compromisos en el marco de la OMC.

¹¹ Las medidas de China incluso afectan a partes que los fabricantes de automóviles adquieren de proveedores en China si esos proveedores las han importado ellos mismos.

Todo posible cambio de las pautas comerciales también debería examinarse a la luz de todos los datos pertinentes, incluidas las variaciones de las importaciones de vehículos completos, la producción de vehículos completos en China, la producción de partes de automóviles en China (que podría exigir la importación de partes sometidas a elaboración en China) y el número de vehículos en circulación en China (que afecta a la demanda de importaciones de partes para reparación y mantenimiento).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

95. Los Estados Unidos no logran entender la relación que guardan los datos comerciales presentados por China con ninguna de las cuestiones en litigio en la presente diferencia. Los Estados Unidos han establecido la presunción de incumplimiento de varias disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, entre ellos el artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC. Los datos comerciales de China no son pertinentes a estas alegaciones. Los Estados Unidos señalan, no obstante, que los datos sobre corrientes comerciales podrían ser pertinentes para determinar el nivel de anulación o menoscabo con arreglo al artículo 22 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD").

96. Los Estados Unidos tienen entendido que China recurre a estos datos para respaldar su teoría de que los fabricantes de automóviles comenzaron a fraccionar sus juegos de piezas CKD en expediciones por separado con objeto de evitar el tipo correspondiente al vehículo completo que, según alega, China tiene derecho a aplicar a dichos juegos. Como observación inicial, los Estados Unidos no están de acuerdo con las opiniones de China sobre la clasificación de expediciones distintas como un solo juego de piezas CKD. Pero, incluso si se deja de lado ese aspecto, los datos de China sobre las importaciones totales de partes y componentes no respaldan sus afirmaciones fácticas. China no ha presentado ningún dato que demuestre que las importaciones de juegos completamente desmontados (CKD) disminuyeran durante el mismo período. Además, y este es un aspecto que reviste más importancia, China no ha presentado pruebas de que dichas partes y componentes estuvieran destinados a instalaciones de montaje de "juegos", por oposición a estar destinados a: a) piezas de repuesto o b) plantas manufactureras que importaron partes y componentes a granel en el curso de operaciones normales.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

97. El Canadá no está en condiciones de confirmar los hechos específicos presentados por China, pero no discrepa de que las importaciones de partes aumentaron en respuesta a la creciente demanda en China.

98. Sin embargo, el Canadá discrepa absolutamente de la interpretación que China da a estas estadísticas. En realidad, China pide al Grupo Especial que concluya que el aumento de las importaciones de partes de automóviles es prueba de que los fabricantes de vehículos importan indebidamente partes sobre las que deberían pagar derechos correspondientes a vehículos completos. El Canadá señala únicamente que China no ha presentado pruebas en las que pueda fundamentarse una conclusión de esa índole.

99. Desde el punto de vista económico, las fluctuaciones de las importaciones y las exportaciones pueden obedecer a toda una serie de factores, como la demanda nacional, la oferta extranjera, las reglamentaciones comerciales, los tipos de cambio, las corrientes de inversión y las políticas fiscales. Resulta imposible cuantificar los factores que dieron lugar a un aumento del 300 por ciento de las importaciones, basándose en una simple afirmación de que el volumen del crecimiento debe ser importante. La única prueba disponible demuestra que el incremento súbito de las importaciones de partes de automóviles en China guarda relación con el aumento de la oferta de vehículos en China,

tanto para consumo interno como para exportación. Mayor importancia reviste que los compromisos de China en el marco de la OMC son independientes del crecimiento de un conjunto concreto de importaciones. China no ha establecido, en relación con dichos compromisos, si ese incremento de las importaciones puede o no constituir una justificación de las medidas.

b) (China) ¿Podría China indicar asimismo la variación porcentual, de haberla, de las importaciones de vehículos completos durante ese mismo período?

Respuesta de China

100. Las cifras son las indicadas en el cuadro siguiente:

| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-----------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Vehículos completos | Unidades | 71.398 | 128.195 | 171.710 | 175.654 |
| | Tasa de incremento (%) | - | 80% | 34% | 2,3% |
| | Valor (1.000 \$EE.UU.) | 1.712.394 | 3.209.378 | 5.275.917 | 5.416.170 |
| | Tasa de incremento (%) | - | 87% | 64% | 2,7% |
| Partes de automóviles | Partes de automóviles | 2.155.639 | 2.312.355 | 7.384.300 | 8.679.599 |
| | Partes de motores | 443.765 | 639.715 | 1.400.043 | 1.712.467 |
| | Total (1.000 \$EE.UU.) | 2.599.404 | 2.952.070 | 8.784.343 | 10.392.066 |
| | Tasa de incremento (%) | - | 13,6% | 197,6% | 18,3% |

101. El cuadro indica que las tasas de aumento de vehículos completos descendieron drásticamente en 2003 y 2004. Es algo anormal si se tiene en cuenta que el contingente de China sobre vehículos completos se liberalizó considerablemente durante esos años. En comparación, las tasas de aumento de partes de automóviles llegaron a alcanzar un 197,6 por ciento en 2003. La importación de vehículos completos representó el 52,09 por ciento de las importaciones totales de productos automovilísticos en 2002. Dicho porcentaje disminuyó al 37,52 por ciento en 2003 y al 34,26 por ciento en 2004, lo que indica un giro hacia la importación de partes de automóviles.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 14 b)

102. En su respuesta a la pregunta 14 b), China insiste en que constató una pauta de "elusión" durante el período de 2001 a 2004 porque las importaciones de partes de automóviles aumentaron en general a un ritmo mayor que las importaciones de vehículos automóviles. China señala también una desaceleración de la tasa de aumento de las importaciones de vehículos automóviles en 2003 y 2004 y sostiene que esa tendencia era "anormal" porque los contingentes de importación de vehículos automóviles de China se "liberalizaron considerablemente" durante dicho período.

103. La respuesta de China no resulta convincente. China hizo todo lo que pudo para limitar las importaciones de vehículos automóviles durante los años 2001, 2002 y 2003. China no comenzó a levantar los obstáculos que había levantado para limitar las importaciones de vehículos hasta 2004, y sólo los suprimió por completo a finales de 2004 (con la excepción de los elevados tipos arancelarios que siguen aplicándose a los vehículos automóviles).

104. Como se explica *supra* (véase la pregunta 2), durante el período de 2001 a 2004, China adoptó prácticas arancelarias que fomentaban la importación de partes e incluso de juegos de piezas CKD y SKD para su montaje en China, mientras desalentaba la importación de vehículos mediante un régimen de contingentes de importación en cuyo marco estableció un contingente anual de importación de vehículos automóviles (y de dos partes básicas) por valor de 6.000 millones de dólares, con aumentos anuales del 15 por ciento. Ahora bien, al mismo tiempo China obstruyó

activamente los intentos de las empresas automovilísticas extranjeras de utilizar el contingente, lo que mantuvo sus importaciones de vehículos incluso más bajas artificialmente.

105. Los Estados Unidos describieron esta situación en el informe de 2002 del USTR al Congreso sobre el cumplimiento de las normas de la OMC por China, que fue publicado el 11 de diciembre de 2002. El informe explicaba:

Desde el principio, el sistema de contingentes de China ha adolecido de problemas. El Consejo de Estado no dictó hasta mediados de diciembre de 2001 las reglamentaciones necesarias, que no sólo llegaron con retraso, sino que también parecían ser incompatibles con los compromisos de China en el marco de la OMC en ciertos aspectos. Se produjo otro retraso cuando las autoridades administradoras encargadas de aplicar el sistema -[el Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación Económica, denominado MOFTEC] para algunos productos y la Comisión Estatal de Economía y Comercio (SETC) para otros- tuvieron dificultades para aplicarlo. Surgieron más problemas cuando el MOFTEC y la SETC comenzaron finalmente a asignar contingentes. En el caso de los automóviles, por ejemplo, aunque el MOFTEC dictó los reglamentos de aplicación pertinentes poco después de la publicación de las reglamentaciones del Consejo de Estado, no abrió el proceso de solicitud de contingentes hasta febrero [de 2002], y no comenzó a asignar contingentes hasta últimos de abril [de 2002]. Debido a la falta de transparencia, era difícil evaluar si los contingentes se asignaban de conformidad con las normas convenidas. Sin embargo, resultó aparente que el MOFTEC creaba tasas de utilización falsas al cubrir el contingente de automóviles con partes de automóviles (distintas de las piezas de automóviles básicas permitidas por el acuerdo de adhesión de China). A mediados de año, el MOFTEC tampoco había asignado íntegramente aún los contingentes de automóviles, aunque parte de este retraso obedeció a la represión por el MOFTEC del mercado secundario ilícito de licencias de importación de automóviles.¹²

106. El informe continúa relatando los esfuerzos de los Estados Unidos por conseguir mejoras en el funcionamiento del sistema contingentario de China, sobre la base de los compromisos detallados que China contrajo en su Protocolo de Adhesión en relación con las reglas y procedimientos aplicables. Los Estados Unidos plantearon sus preocupaciones a China en el plano bilateral y durante reuniones del Comité de Acceso a los Mercados y del Comité de Licencias de Importación, al igual que lo hicieron otros Miembros de la OMC. El informe concluyó que "[s]i bien cabe la posibilidad de que algunos de los problemas que surgieron durante 2002, como el incumplimiento de plazos, pueden haber sido imputables a las dificultades iniciales de aplicar un nuevo sistema, otros problemas parecían ser reflejo de políticas proteccionistas, en particular, por ejemplo, la utilización por el MOFTEC del contingente de automóviles con partes de automóviles". *Ibid.*, páginas 12-13.

107. Un año después, el 11 de diciembre de 2003, los Estados Unidos notificaron que se habían registrado escasas mejoras en el sistema de contingentes de importación de vehículos de China. El informe de 2003 del USTR al Congreso sobre el cumplimiento de las normas de la OMC por China explicaba:

En 2003 continuaron los problemas experimentados con el sistema de contingentes de automóviles, y el MOFTEC se retrasó nuevamente en la expedición de asignaciones

¹² Informe de 2002 del USTR al Congreso sobre el cumplimiento de las normas de la OMC por China, página 12.

de contingentes, lo que dio por resultado la incertidumbre y un importante trastorno de las operaciones mayoristas y minoristas de automóviles importados. Dada la persistencia de estos problemas, parece que el deficiente cumplimiento por China de sus compromisos en materia de contingentes de automóviles no obedece simplemente a las dificultades experimentadas en la implantación de un nuevo sistema de contingentes.¹³

108. A raíz de la presión sostenida aplicada por los Estados Unidos, a finales de 2003 China comenzó a relajar sus restricciones a la importación de algunos vehículos automóviles. En esa época, "China anunció que se autorizaría a determinadas empresas automovilísticas estadounidenses a importar cantidades apreciables de automóviles producidos en los Estados Unidos sin tener que servirse de empresas chinas titulares de contingentes. Esta novedad pone fin en la práctica al sistema de contingentes de automóviles para esas empresas a partir de finales de 2003, un año antes de lo previsto".¹⁴

109. Así pues, los datos de importaciones que China presenta en respuesta a la pregunta 14 b) no recogen la noción de "elusión" de China. No demuestran que los fabricantes de automóviles decidieran modificar sus prácticas empresariales para evitar los derechos más elevados sobre vehículos automóviles. En cambio, los datos ponen de manifiesto los esfuerzos concertados del propio Gobierno chino por desalentar las importaciones de vehículos automóviles, manipulando para ello un régimen de contingentes ya de por sí restrictivo y fomentando a la vez las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD y de partes mediante las prácticas arancelarias descritas *supra* en el marco de la pregunta 2.

15. (China) Del total de juegos de piezas CKD y SKD importados desde la entrada en vigor de las medidas en litigio, ¿qué proporción de dichas importaciones se efectuó al amparo del segundo párrafo del artículo 2 del Decreto N° 125?

Respuesta de China

110. Desde que se adoptaron las medidas impugnadas, todas las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD se han efectuado en virtud del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.

16. (China) El artículo 30 del Decreto N° 125 dispone que las reglas en virtud de dicha medida "se aplican en las situaciones en que los vehículos fabricados en el marco de programas de 'tráfico de perfeccionamiento' se venden en el mercado nacional".

a) Sírvanse aclarar si esta oración se aplica también a los fabricantes "ubicados en una zona bajo control aduanero, en una zona de elaboración para la exportación, o en otras zonas especiales supervisadas por las aduanas";

Respuesta de China

111. La disposición citada en la pregunta no se aplica a la situación de las zonas bajo control aduanero. Las ventas nacionales de vehículos completos montados en el marco de programas de tráfico de perfeccionamiento se tramitan con arreglo al párrafo 2) del artículo 30 del Decreto N° 125, mientras que las ventas nacionales de vehículos completos montados en zonas bajo control aduanero y otras zonas especiales se rigen por el párrafo 3) del artículo 30.

¹³ *Ibid.*, página 23.

¹⁴ *Ibid.*, página 24.

112. Al igual que otros regímenes de perfeccionamiento activo que mantienen otros Miembros de la OMC, la característica fundamental del programa de tráfico de perfeccionamiento es el aplazamiento de los derechos sobre las importaciones de materiales empleados para producir productos para la exportación. Los elaboradores admisibles importan materiales destinados a su transformación en productos finales que exportarán desde China y no tienen que estar ubicados en una zona bajo control aduanero u otro tipo de zona especial supervisada por las aduanas. Los elaboradores admisibles están obligados a depositar fianzas en lugar de pagar derechos cuando importan materiales con esa finalidad. El párrafo 2) del artículo 30 se refiere únicamente a la circunstancia en que las partes importadas en el marco del programa de tráfico de perfeccionamiento se utilizan de hecho para montar vehículos automóviles que se venden en el mercado nacional.

b) Sírvanse explicar qué se entiende por fabricantes de automóviles ubicados i) "en una zona bajo control aduanero", ii) "en una zona de elaboración para la exportación", y iii) "en otras zonas especiales supervisadas por las aduanas";

Respuesta de China

113. Los fabricantes de automóviles ubicados en estas zonas aduaneras especiales forman parte del "tráfico de perfeccionamiento". Como dichas zonas aduaneras especiales están aisladas geográficamente y tienen que estar valladas, resultan más fáciles de supervisar por las autoridades aduaneras y brindan determinados beneficios a los importadores. A diferencia de los elaboradores de fuera de las zonas, por ejemplo, los ubicados en ellas no están obligados a depositar una fianza en efectivo sobre las importaciones de materiales destinados a la utilización en la producción de mercancías para la exportación.

c) Sírvanse explicar la diferencia entre los fabricantes de automóviles mencionados en el artículo 2 del Decreto N° 125 y los que actúan en el marco del programa de "tráfico de perfeccionamiento" y están situados en una "zona bajo control aduanero", en una "zona de elaboración para la exportación" o en "otras zonas especiales supervisadas por las aduanas" en virtud del artículo 30 del Decreto N° 125; y

Respuesta de China

114. Según el párrafo 1) del artículo 7 del Decreto N° 125, los fabricantes de automóviles que actúan en el marco del tráfico de perfeccionamiento, incluidos los situados en zonas aduaneras especiales, no están comprendidos en el ámbito del Decreto N° 125 salvo que vendan productos automovilísticos en el mercado nacional chino, circunstancia de la que se ocupa el artículo 30. Es natural, porque los elaboradores no están obligados a pagar derechos de aduana sobre partes importadas, siempre que elaboren y exporten dichas importaciones de conformidad con las condiciones del programa.

d) Sírvanse aclarar la relación entre el artículo 49 de la Orden N° 8 y el artículo 30 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

115. No existe relación entre los dos artículos citados. El artículo 49 de la Orden N° 8 se refiere a la aplicación de políticas de inversión a fabricantes de vehículos en zonas de elaboración para la exportación.

17. (*Reclamantes*) China sostiene en la nota 14 de su Primera comunicación escrita que "los reclamantes parecen haber confundido las reglas aplicables a las zonas bajo control aduanero con las aplicables a las mercancías bajo control aduanero" y que "de conformidad con el artículo 12 del Decreto N° 125, los importadores depositan fianzas de importación globales en consonancia con sus planes declarados de importación y montaje de partes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil". Sírvanse formular observaciones sobre la declaración de China.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

116. Las Comunidades Europeas no creen haber interpretado mal las reglas chinas. Parece ser que el régimen de suspensión presuntamente aplicado por China en relación con las mercancías bajo control aduanero en litigio es de carácter híbrido, que confunde la práctica aduanera internacional relativa a zonas bajo control aduanero con la "fianza" impuesta a los fabricantes de automóviles por la cuantía del derecho pertinente sobre partes de automóviles importadas. China alude a la palabra "*bonded*" ("bajo control aduanero" o "bajo fianza") en relación con ambas situaciones (garantía - procedimiento de tránsito), lo que tiene un efecto engañoso. La "fianza" (o sea, la garantía o caución) se constituye en función del tipo de derecho para partes (generalmente el 10 por ciento), es decir, en función de las características de las mercancías presentadas a la aduana. Las Comunidades Europeas también se remiten a la respuesta más detallada presentada por el Canadá.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

117. China ha presentado -tanto en la nota 14 citada *supra* como en sus respuestas en la primera reunión sustantiva- una aclaración de sus prescripciones de imposición de fianzas a partes de automóviles importadas. Dicha aclaración también respalda la posición de los Estados Unidos de que las cargas adicionales que imponen las medidas de China son cargas interiores y no derechos de aduana.

118. En particular, China ha aclarado 1) que todas las partes de automóviles abarcadas en las medidas de China ingresan bajo fianza basada en el tipo del 10 por ciento para partes de automóviles, y 2) que la fianza es simplemente una garantía financiera, y no supone ningún control por parte de las Aduanas chinas respecto de la forma en que los importadores dispongan de la parte. O sea, si el importador vende la parte como pieza de repuesto, o si por cualquier razón la parte no es utilizada en la fabricación de un vehículo en el plazo de un año, se aplica el tipo del 10 por ciento correspondiente a partes. Únicamente si la parte se utiliza en la fabricación de un vehículo que no cumple las prescripciones de contenido local, China procederá a imponer a la parte el tipo del 25 por ciento de "vehículo completo".

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

119. China no ha explicado qué entiende por el concepto de "mercancías bajo control aduanero", que es un concepto que no existe en el derecho canadiense. En cambio, existe un concepto reconocido en la práctica aduanera internacional de zonas bajo control aduanero (por ejemplo, depósito aduanero) o zonas de elaboración para la exportación (por ejemplo, zona franca), que son zonas sujetas a supervisión, control y administración aduaneros especiales. Al emplear el término "mercancías bajo control aduanero", China parece referirse a la fianza impuesta a los fabricantes de automóviles por la cuantía del 10 por ciento del valor de las partes que importan directamente. Esta fianza es muy parecida a una "caución" para asegurar el pago de las cantidades que deben satisfacerse en concepto de derechos basadas en el estado de la mercancía presentada en la frontera. China no ha discrepado de lo que según los reclamantes es el hecho pertinente relacionado con la imposición de

fianzas -que las partes importadas a China no se guardan segregadas físicamente-. Las partes importadas no se guardan en zonas bajo control aduanero ni en zonas de elaboración para la exportación, no es obligatorio que se guarden por separado en contenedores precintados, y no se restringe de otra forma su entrada al mercado interior.

18. (China) Sírvanse explicar detalladamente las "fianzas de derechos globales" que los fabricantes de automóviles que importan partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos deben pagar con arreglo al artículo 12 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

120. La parte pertinente del artículo 66 de la Ley de Aduanas de China dispone que "en caso de que el expedidor o el destinatario solicite el despacho de las mercancías antes de que se dicte la determinación respecto de su clasificación o valoración o se presenten la declaración de aduanas y los documentos anejos válidos, la aduana permitirá el despacho [de las mercancías] cuando [el expedidor o el destinatario] deposite fianzas, en consonancia con la obligación legal que contraerá en virtud de la normativa vigente". Las partes podrán presentar fianzas aduaneras globales, previa aprobación de la aduana, para asuntos aduaneros de la misma naturaleza que se plantearán en múltiples ocasiones en un plazo de tiempo dado. El artículo 12 del Decreto N° 125 es una aplicación de estas reglas generales de fianza aduanera en la circunstancia concreta de las partes de automóviles que se importan para modelos de vehículos registrados. Estas fianzas aduaneras globales se exigen para asegurar que el fabricante de automóviles observe todas las reglas aduaneras pertinentes y pueda satisfacer la cantidad de derechos de aduana.

121. La cuantía de las fianzas aduaneras globales se basa en la cuantía proyectada de derechos que el importador pagará cada mes. En la práctica, la aduana calcula las fianzas sobre la base de los tipos aplicables a las partes de automóviles, lo que minimiza la carga para los fabricantes de automóviles. Las oficinas de aduanas están obligadas a recalcular las fianzas cada tres meses y podrán exigir al fabricante de automóviles que ajuste la cuantía de la fianza.

19. (China) Sírvanse explicar qué requisitos de procedimiento supone "la administración de mercancías bajo control aduanero" con arreglo al artículo 16 del Decreto N° 125, con inclusión del sentido de la frase "permanecen bajo control aduanero" en el párrafo 31 de su Primera comunicación escrita.

Respuesta de China

122. La "administración de mercancías bajo control aduanero" puede variar de un tipo de asunto aduanero a otro. A continuación figura un esbozo del procedimiento en una situación típica, la de la importación de mercancías para su utilización en el marco del programa de tráfico de perfeccionamiento:

- un elaborador admisible se registra en la oficina de aduanas competente;
- el elaborador admisible obtiene de la oficina de aduanas competente un manual de tráfico de perfeccionamiento;
- cada transacción en la que se obtengan materias primas de fuentes extranjeras se registra en el manual de tráfico de perfeccionamiento y en otros expedientes aduaneros pertinentes;

- el consumo de materias primas se registra en el manual de tráfico de perfeccionamiento y en otros expedientes aduaneros pertinentes; y
- cuando los productos terminados ya han sido exportados, el elaborador solicita el debido ajuste del asiento de importación en su manual de tráfico de perfeccionamiento y otros expedientes aduaneros pertinentes.

123. El artículo 100 de la Ley de Aduanas de China define las "mercancías que permanecen bajo control aduanero" como mercancías:

- que están abarcadas en el artículo 23 de la Ley de Aduanas de China;
- que están de paso, en tránsito o en transporte continuo;
- que están sometidas a exención y reducción especiales de los derechos;
- que están en régimen temporal de importación/exportación;
- que están bajo control aduanero; o
- que no cumplen todas las prescripciones aduaneras necesarias.

20. (*China*) El artículo 27 del Decreto N° 125 se refiere a "las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito".

a) Sírvanse aclarar si las normas mencionadas en dicha disposición son o no los "*Procedimientos sobre el control aduanero de zonas de depósito*", presentados por los reclamantes en la Prueba documental conjunta 31. De no ser así, sírvanse explicar en qué medida las normas mencionadas en el artículo 27 del Decreto N° 125 son diferentes de las normas previstas en *Procedimientos de control aduanero de zonas bajo control aduanero* y presentar un ejemplar traducido de dichas normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito; y

Respuesta de China

124. El artículo 27 del Decreto N° 125 no se refiere a las Medidas de Control Aduanero de Zonas bajo Control Aduanero, que son tan sólo uno de muchos tipos de "normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito". Como ocurre en el caso de las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC, las "normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito" de China varían de un procedimiento aduanero a otro, según la naturaleza del procedimiento y el grado de control aduanero que se requiere.

125. Los requisitos en materia de fianzas en virtud de las medidas en litigio incluyen los elementos siguientes:

- el registro de los modelos de vehículos cuyas partes de automóviles importadas poseen las características esenciales de un vehículo automóvil;
- la obligación de que el fabricante de automóviles lleve un registro fidedigno de las partes y componentes que importa bajo control aduanero, y rinda cuentas de su montaje en modelos de vehículos registrados;

- el establecimiento de la cuenta Q, que conecta al fabricante de automóviles con la oficina de aduanas competente por Internet;
- la inscripción de cada entrada de partes de automóviles bajo control aduanero para los modelos de vehículos registrados en la cuenta Q; y
- la realización de ajustes en la cuenta Q a medida que las partes y componentes que entraron bajo control aduanero se montan en modelos de vehículos registrados y se pagan los derechos aplicables.

b) ¿Podría explicar China cómo se aplican "las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito" a las partes de automóviles importadas por *proveedores* de partes de automóviles y vendidas posteriormente a fabricantes de automóviles? En opinión de China, ¿estas partes de automóviles importadas *no* están en libre práctica?

Respuesta de China

126. Las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito no se aplican a partes de automóviles importadas por terceros y vendidas posteriormente al fabricante de automóviles. Como se señala en la respuesta a la pregunta 83, estas mercancías están en libre práctica en China.

21. (China) Sírvanse explicar las respectivas funciones que desempeñan diversas autoridades chinas, como la Administración General de Aduanas, la NDRC, el Ministerio de Comercio, y el Ministerio de Hacienda, respecto de la administración de las reglas relativas a la imposición de la carga y los requisitos de procedimiento en el marco de las medidas en litigio.

Respuesta de China

127. La función de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS en relación con las medidas en litigio incluye:

- ser miembro del Grupo Directivo (párrafo 2) del artículo 6 del Decreto N° 125);
- recibir la conclusión de la autoevaluación y la solicitud de registro del fabricante de automóviles (párrafo 1) del artículo 7 y párrafo 2) del artículo 19 del Decreto N° 125);
- recibir la solicitud de examen del fabricante de automóviles (párrafo 2) del artículo 7 y párrafo 2) del artículo 19 del Decreto N° 125);
- encomendar al Centro Estatal de Verificación de Características de Vehículos Completos ("Centro de Verificación") la realización de exámenes (párrafo 2) del artículo 7 del Decreto N° 125);
- emitir dictámenes sobre exámenes (párrafo 3) del artículo 7 del Decreto N° 125);
- recibir los documentos de registro de los fabricantes de automóviles y transmitirlos a las autoridades competentes (artículo 10, párrafo 2) del artículo 19, y párrafos 2) y 3) del artículo 30 del Decreto N° 125);

- recibir solicitudes de verificación de los fabricantes de automóviles y encomendar al Centro de Verificación la realización de verificaciones (artículo 17, párrafos 1) y 2) del artículo 19, y párrafo 2) del artículo 20 del Decreto N° 125);
- formular reglas de verificación detalladas (artículo 17 del Decreto N° 125);
- designar el Centro de Verificación que realizará la verificación si el fabricante de automóviles no solicita el registro o la verificación (artículo 26 del Decreto N° 125);
- administrar las partes de automóviles importadas para modelos de vehículos registrados de conformidad con las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito (artículo 27 del Decreto N° 125); y
- dictar determinaciones de clasificación y calcular los derechos de aduana aplicables de conformidad con la legislación aduanera de China (artículos 28 y 31 del Decreto N° 125).

128. La función de la COMISIÓN NACIONAL DE DESARROLLO Y REFORMA en relación con las medidas en litigio incluye:

- ser miembro del Grupo Directivo (párrafo 2) del artículo 6 del Decreto N° 125);
- anotar "característica de vehículo completo" en el Boletín Público para Fabricantes de Vehículos de carretera y sus productos (párrafo 4) del artículo 7 del Decreto N° 125); y
- suspender la inscripción del modelo de vehículo pertinente en el Boletín Público en caso de que un fabricante de automóviles viole las normas pertinentes (artículo 37 del Decreto N° 125).

129. La función del MINISTERIO DE COMERCIO en relación con las medidas en litigio incluye:

- ser miembro del Grupo Directivo (párrafo 2) del artículo 6 del Decreto N° 125); y
- anotar "característica de vehículo completo" en la Licencia Automática de Importación (párrafo 4) del artículo 7 del Decreto N° 125).

130. La función del MINISTERIO DE HACIENDA en relación con las medidas en litigio incluye ser miembro del Grupo Directivo (párrafo 2) del artículo 6 del Decreto N° 125).

22. (China) El artículo 10 del Decreto N° 125 dispone, entre otras cosas, "Tras haber recibido los documentos pertinentes, la NDRC, el Ministerio de Comercio, y la oficina de aduanas de distrito ... administrarán el registro de conformidad con sus respectivas competencias." El artículo 11 del Decreto N° 125 enuncia las competencias de la oficina de aduanas de distrito. Habida cuenta de los términos del artículo 11, ¿cuáles son las respectivas competencias de la NDRC y del Ministerio de Comercio a este respecto que se mencionan en el artículo 10?

Respuesta de China

131. Las competencias se indican en la respuesta a la pregunta 21.

23. (China) Sírvanse ampliar detalles, por remisión a los artículos 2, 3 y 4 del Anuncio N° 4, sobre las funciones respectivas de la "Oficina del Grupo Directivo" y del "Centro de Verificación" en cuanto a la verificación de partes de automóviles importadas clasificadas como vehículos completos.

Respuesta de China

132. La Oficina del Grupo Directivo es una oficina ejecutiva del Grupo Directivo. La oficina se encarga de la labor cotidiana de administración del Decreto N° 125, por ejemplo, la coordinación de las tareas de verificación.

133. La función del Centro de Verificación en relación con las medidas en litigio incluye:

- encargarse, por instrucciones de la oficina de aduanas, de realizar exámenes sencillos o *in situ* (párrafo 2) del artículo 7 del Decreto N° 125 y artículo 4 del Anuncio N° 4);
- encargarse, por instrucciones de la oficina de aduanas, de realizar verificaciones de modelos de vehículos registrados y expedir el Informe de Verificación (artículos 17, 18, párrafos 1) y 2) del artículo 19, párrafos 1) y 2) del artículo 20, párrafos 2) y 3) del artículo 30 del Decreto N° 125 y artículo 4 del Anuncio N° 4); y
- encargarse, por instrucciones de la oficina de aduanas, de realizar verificaciones en caso de que un fabricante de automóviles no solicite el registro o la verificación (artículo 26 del Decreto N° 125 y párrafo 3) del artículo 4 del Anuncio N° 4).

134. El Centro de Verificación ha de ser una empresa profesional independiente, y está siendo organizado en la actualidad por el Centro de Tecnología e Investigaciones del Automóvil de China.

24. (China) En cuanto al artículo 29 del Decreto N° 125, presentado por China en su Prueba documental 3:

a) Sírvanse ampliar detalles sobre las empresas que pueden considerarse "las empresas afiliadas del fabricante de automóviles" en el sentido del artículo 29;

Respuesta de China

135. Se trata de un error de traducción. La disposición debe rezar como sigue:

Artículo 29. Si la aduana caracteriza las partes de automóviles importadas como vehículos completos a los efectos de clasificación y percepción de derechos, se deducirán el derecho de importación y el IVA de importación que hayan pagado los proveedores de dichas partes importadas en el momento de la importación, siempre y cuando el fabricante de automóviles presente pruebas fehacientes del pago de los derechos.

b) Si esta disposición se aplica únicamente a las empresas que tienen una determinada relación con fabricantes de automóviles, ¿qué trato recibe en el marco de las medidas la importación de partes de automóviles por empresas proveedoras *sin afiliación* a fabricantes de automóviles?; y

Respuesta de China

136. No existe diferencia alguna.

c) El artículo 29 también se refiere a "de conformidad con las reglamentaciones pertinentes". Sírvanse aclarar las "reglamentaciones pertinentes" indicadas en el artículo 29 y presentar un ejemplar traducido de ellas.

Respuesta de China

137. La frase no se refiere a ninguna reglamentación específica. Remite al fabricante de automóviles a los procedimientos normales de declaración de aduana.

25. (China) Aunque el artículo 18 del Anuncio N° 4 se refiere a un "cambio de la clasificación arancelaria" como el criterio básico de "elaboración sustancial", los reclamantes sostienen que los otros dos criterios especificados en dicha disposición entrañan consideraciones basadas en el valor conjunto (es decir, "porcentaje *ad valorem*" y "procedimientos de fabricación y elaboración"). Tengan la bondad de aclarar si se trata o no de una interpretación correcta del artículo 18 y de explicar cómo se aplica la elaboración sustancial en el sentido del artículo 19 del Anuncio N° 4.

Respuesta de China

138. El artículo 18 del Anuncio N° 4 expone tres criterios de "elaboración sustancial", que son criterios válidos para "transformación sustancial" adoptados frecuentemente como parte de las normas de origen de muchos países, incluido el *Reglamento sobre Normas de Origen para la Importación o Exportación de Mercancías* de China.

139. El criterio principal es un "cambio de partida arancelaria". Los otros dos criterios se aplican únicamente si un "cambio de partida arancelaria" no da por resultado, por sí solo, una constatación de transformación sustancial. El primer criterio suplementario es el valor *ad valorem* añadido por la elaboración. Muchas autoridades aduaneras se sirven de este criterio para formular determinaciones sobre transformación sustancial, y está reconocido explícitamente en el apartado ii) del párrafo a) del artículo 2 del Acuerdo sobre Normas de Origen. El segundo criterio suplementario supone un examen de la naturaleza del proceso de elaboración y si confiere o no las características esenciales a las mercancías elaboradas. También en este caso, se trata de un factor que muchas autoridades aduaneras tienen en cuenta al dictar determinaciones sobre transformación sustancial.

26. (China) En cuanto al párrafo 2) del artículo 22 del Decreto N° 125, se entiende que la nueva distinción de la Clase A/B entrará en vigor el 1° de julio de 2008. De ser así, sírvanse explicar por qué no debe considerarse que ello constituye un indicio de la arbitrariedad de las medidas de China para determinar cuándo deben considerarse vehículos completos las partes de automóviles importadas.

Respuesta de China

140. China ha aplazado la aplicación del párrafo 2) del artículo 22 principalmente por la complejidad administrativa que entraña implantar esta disposición concreta. La distinción A/B no tiene nada de arbitraria, ni tampoco su aplazamiento. Las partes designadas en la Clase A reflejan la consideración de China de las partes que, en sí mismas, confieren las características esenciales del conjunto completo de que se trate. Las partes designadas en la Clase B reflejan la consideración de

China de las demás partes de ese conjunto que, en combinación, también confieren las características esenciales del conjunto de que se trate. Hasta que entre en vigor la distinción entre la Clase A y la B, China clasifica los conjuntos atendiendo al número agregado máximo de partes de ese conjunto. Con la distinción entre la Clase A y la B o sin ella, China considera que las partes designadas en los máximos designados confieren las características esenciales de ese conjunto.

27. (China) Si a China le preocupaba la elusión de aranceles sobre partes de automóviles en el momento de su adhesión a la OMC, ¿por qué no indicó condiciones específicas a tal efecto en su Lista?

Respuesta de China

141. Como se explica en la respuesta a la pregunta 54, China no estaba obligada a inscribir condiciones específicas en su Lista de concesiones para conservar su capacidad de interpretar dicha Lista de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, como lo interpreta la OMC. El Sistema Armonizado, que incluye las Reglas Generales de Interpretación, constituye la base sobre la que los Miembros de la OMC negocian sus compromisos arancelarios y los incluyen en la lista; no se trata de un "término o condición" que los Miembros tengan que incluir en sus Listas de concesiones para conservar esa capacidad. Cuando los Miembros negocian Listas de concesiones sobre la base del Sistema Armonizado, cabe presumir que son conscientes de las reglas de clasificación que se aplican al Sistema Armonizado.

142. Por las razones expuestas en la respuesta a la pregunta 133, China considera que es más pertinente formular esta pregunta a la inversa: Si los reclamantes opinaban que no debería permitirse que China aplicara la RGI 2 a) a sus disposiciones arancelarias para "vehículos automóbiles", y que no debería permitirse que China se valiera de la arraigada interpretación de la RGI 2 a) que la OMC reafirmó en 1995, ¿por qué no negociaron un compromiso específico a tal efecto? Además, si los reclamantes opinaban que no debería permitirse que China resolviera la relación entre artículos completos y partes de artículos de la misma forma que los reclamantes habían hecho respecto de derechos que les concernían, ¿por qué no obtuvieron un compromiso de esa índole? Se trataba, en definitiva, de las circunstancias pertinentes que prevalecían en el momento de la adhesión de China a la OMC. A la luz de estas circunstancias, incumbía a los reclamantes obtener el compromiso de que China no observase dichas reglas y prácticas.

28. (China) Tengan la bondad de aclarar en qué orden se presentan, en el marco de las medidas en litigio, la solicitud a la NDRC de inclusión en el Boletín Público y la solicitud al Ministerio de Comercio de una licencia automática de importación.

Respuesta de China

143. Es obligatorio que los fabricantes de automóviles figuren en el Boletín Público para poder producir y vender vehículos automóbiles en China. Si un fabricante de automóviles proyecta producir y vender un modelo de vehículo concreto, deberá solicitar a la NDRC que se le incluya en el Boletín Público. Como se explica en la respuesta a la pregunta 4, una de las características reglamentarias que figuran en la lista del Boletín Público respecto de un vehículo específico es su estatuto aduanero en virtud del Decreto N° 125.

144. En cuanto a las licencias automáticas de importación para productos de vehículos automóbiles, la implantación de un sistema de licencias automáticas de importación tiene por objeto vigilar la importación de tales productos. Si un fabricante de automóviles proyecta importar partes de automóviles que son objeto de una prescripción de licencia automática de importación, debe presentar

una solicitud al efecto al MOFCOM. Este trámite no guarda relación con la inclusión en el Boletín Público.

29. (China) Sírvanse explicar por qué, en virtud del artículo 7 del Decreto N° 125, no es necesario el registro en la aduana de partes de automóviles importadas de las que se haya determinado que no han de ser consideradas como vehículos completos después de la autoevaluación y el examen del Centro de Verificación.

Respuesta de China

145. La finalidad del registro es hacer un seguimiento del modo en que los fabricantes de automóviles importan y montan partes de automóviles que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. La determinación correspondiente se efectúa modelo por modelo. El registro de un modelo de vehículo confirma que las importaciones de partes de automóviles para ese modelo estarán sujetas a las disposiciones en materia de derechos para vehículos automóviles, así como a los trámites aduaneros que establece el Decreto N° 125 para su cobro.

146. Según el Decreto N° 125, si el fabricante de automóviles efectúa una autoevaluación y determina que no se debe caracterizar a las partes de automóviles importadas como un vehículo completo, y así lo confirma el Centro de Verificación, no es necesario registrar ese modelo de vehículo porque las importaciones de partes para dicho modelo no estarán sujetas a los trámites aduaneros previstos en el Decreto N° 125.

30. (China) Sírvanse explicar con detalles, citando disposiciones concretas junto con su versión traducida, si procede, las violaciones y responsabilidades penales en materia aduanera mencionadas en la primera y la segunda oración del artículo 36 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

147. Existen tres tipos de actos previstos en la legislación mencionada en el artículo 36 del Decreto N° 125, a saber: 1) violaciones delictivas en materia de contrabando; 2) violaciones no delictivas en materia de contrabando; y 3) otras violaciones de la normativa aduanera. El artículo 153 del *Código Penal de la República Popular China* tipifica el contrabando como delito por remisión a la cuantía de los impuestos de importación que se evaden. La cuantía de las penas pecuniarias y la duración de las condenas de prisión dependen de la cuantía de los impuestos de importación evadidos. El artículo 82 de la *Ley de Aduanas* y los artículos 7 y 9 del *Reglamento de la República Popular China sobre la Aplicación de Penas Administrativas en materia Aduanera* tipifican los actos de contrabando no delictivos como actos de contrabando que no alcanzan el grado de delitos. Las penas impuestas a dichas violaciones incluyen el decomiso de las mercancías objeto de contrabando, la imposición de multas, y la destrucción o el decomiso del equipo utilizado para cometer el acto de contrabando. Por último, los artículos 12, 14, 15, 18 y 23 del *Reglamento de la República Popular China sobre la Aplicación de Penas Administrativas en materia Aduanera* tipifican otras clases de violaciones aduaneras no relacionadas con el contrabando, como la presentación de declaraciones falsas (artículo 15) o los actos que violen el control aduanero de las mercancías (artículo 18). Las penas pecuniarias por tales violaciones pueden variar.

148. En la Prueba documental 34 presentada por China figuran traducciones de las partes pertinentes de las citadas leyes y reglamentos.

31. (China) Un fabricante de partes de automóviles ubicado en China importa "100 carrocerías de vehículos" y "100 motores" en una sola expedición con la finalidad de montar esos conjuntos en China y vender posteriormente los 100 conjuntos montados a un fabricante de vehículos ubicado en China que seguidamente utiliza:

- a) **50 conjuntos para montar vehículos completos para su venta en China;**
- b) **30 conjuntos para montar vehículos completos para exportarlos desde China; y**
- c) **20 conjuntos como piezas de repuesto de vehículos para la venta en China.**
- d) **Sírvanse explicar, citando las disposiciones aplicables, el trato de que serían objeto respectivamente en el marco de las medidas esas "100 carrocerías de vehículos" y esos "100 motores" en la frontera y después de haber sido utilizados por el fabricante de automóviles de la forma que se indica *supra*.**

Respuesta de China

149. En la mayoría de los casos, las carrocerías y los motores de vehículos son exclusivos de modelos de vehículos específicos. Es sumamente improbable que un fabricante de partes de automóviles importe las carrocerías y además los motores de un modelo de vehículo específico y luego venda esos conjuntos en una transacción en condiciones de igualdad y plena competencia a un fabricante de automóviles en China. Por regla general, esos conjuntos no son intercambiables con otros vehículos, y desde luego no son intercambiables con modelos de vehículos producidos por diferentes fabricantes de automóviles. Las carrocerías, los motores y otros conjuntos se fabrican con arreglo a las especificaciones de cada fabricante de automóviles, normalmente para un modelo de vehículo específico (o una serie de modelos de vehículos estrechamente relacionados). Así pues, si un fabricante de partes de automóviles importara dichos conjuntos, tendría que ser mediante acuerdo previo con el fabricante de automóviles.

150. Ello pone de relieve el problema de administración aduanera a que se enfrenta China por lo que se refiere a hacer cumplir el Decreto N° 125. A causa de las estrechas relaciones comerciales entre fabricantes de partes de automóviles y fabricantes de automóviles, y la fuerte dependencia comercial de los primeros respecto de los segundos, puede que los fabricantes de automóviles se organicen con sus proveedores de partes para que éstos sean los importadores designados de las partes y componentes de automóviles que utilizan para montar modelos de vehículos específicos. Se trata de una escapatoria que el artículo 29 del Decreto N° 125 trata de cerrar mediante la aplicación de los tipos de derechos de vehículos automóviles a las partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, sin tener en cuenta si el fabricante de automóviles o un tercero proveedor fue o no el importador designado.

151. En las circunstancias concretas de esta pregunta, China estima que la carrocería y el motor de un modelo de vehículo poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Así lo demuestra el artículo 21 del Decreto N° 125. Por ello, China clasificaría las importaciones mencionadas en la pregunta como un vehículo automóvil sin tener en cuenta quién fuese el importador (es decir, un fabricante de partes, un fabricante de automóviles, o cualquier otro importador).

32. (Reclamantes) En los párrafos 62 a 67 de su Primera comunicación escrita, China cita ejemplos de prácticas aduaneras de determinados Miembros de la OMC, entre ellos de los reclamantes, para demostrar la existencia de la "generalizada" y "coherente práctica de los

Miembros de la OMC de imponer derechos de aduana después del 'momento y el lugar de la importación'". Sírvanse formular observaciones sobre la exactitud de estos ejemplos y su pertinencia para la caracterización de las medidas.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

152. China interpreta erróneamente la legislación aduanera que cita al tratar de mezclar la clasificación arancelaria corriente con los procedimientos aduaneros relacionados con el cobro de la deuda aduanera posterior al despacho. Cuando se importan mercancías a las CE con objeto de su despacho a libre práctica, se deposita una declaración de aduanas en la administración aduanera. Contiene la descripción física exacta de las mercancías que a veces va respaldada por fotografías o análisis de laboratorio. El importador propondrá un código arancelario (código NC en las CE) en el que clasificar tales mercancías. La administración aduanera seguidamente "tomará una instantánea de la declaración aduanera relacionada con las mercancías de que se trate y las clasificará con arreglo a las reglas del SA vigentes en el momento de la importación. Dichas reglas se han adaptado a la Nomenclatura Combinada de las CE (o, como entendemos, al HTSUS de los Estados Unidos). Tan sólo en raras ocasiones se inspeccionan físicamente las mercancías en la frontera. Si resulta que la clasificación arancelaria en el momento de la importación se ha efectuado recurriendo a documentación incorrecta presentada por el importador (por ejemplo, análisis de laboratorio engañosos, características diferentes de las mercancías importadas que no se corresponden con las indicadas en la declaración de importación), la administración de aduanas puede comprobar las mercancías y reclasificarlas en consecuencia, porque las mercancías que se han importado son diferentes de las declaradas en la declaración aduanera de importación entregada por el importador en el momento de la importación. Como se desprende de lo que antecede, los ejemplos que pone China se basan en las reglas en vigor relativas al cobro posterior al despacho de la deuda aduanera que no tienen nada que ver con la clasificación arancelaria corriente efectuada en frontera en el momento de la importación. Es decir, la imposición y el cobro de derechos de aduana se efectúan siempre con arreglo a la condición de las mercancías en el momento de la importación, o sea, como se presentan en frontera.

153. Las CE entienden que la situación es la misma en los sistemas aduaneros de los Estados Unidos y el Canadá. Incluso si existiera en el ordenamiento jurídico de un Miembro concreto de la OMC la práctica de clasificar mercancías sobre la base de hechos posteriores a la importación, dicha práctica no sería "generalizada y coherente" y desde luego no superaría la prueba del apartado b) del párrafo 3 del artículo 31 de la Convención de Viena.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

154. El párrafo 62 se refiere a "la práctica constante de los Miembros de la OMC de imponer derechos de aduana después 'del momento o el lugar de importación'" con objeto de demostrar que, como se declara en el párrafo 63, el artículo II del GATT "no se limita a las cargas que se cobran 'en el momento o el lugar de importación'". En contra de la caracterización que hace China de la práctica estadounidense en el párrafo 63, la imposición de derechos de aduana se produce en el momento de la importación de mercancías que entran en los Estados Unidos. Concretamente, 19 C.F.R. § 141.1(a) dispone que los derechos y la responsabilidad de su pago nacen respecto de mercancías importadas a la llegada del buque importador o de otro medio de transporte a los Estados Unidos. No deben pagarse derechos adicionales sobre la base de la utilización de las mercancías después de su entrada en los Estados Unidos.

155. La clasificación de las mercancías se basa en su condición al ser importadas e introducidas para consumo en los Estados Unidos. La clasificación y la cuantía correspondiente de derechos

devengados deben determinarse y depositarse en el momento de la importación, cuando el importador presenta una declaración de importación resumida. Ese es el momento en el que se imponen derechos de aduana. China da a entender que los Estados Unidos "imponen" derechos de aduana después del momento de la importación a los Estados Unidos al alegar que "las autoridades aduaneras no están obligadas a efectuar una determinación de clasificación y una evaluación definitiva de los derechos que se han de satisfacer hasta un año después de que la mercancía haya entrado en el territorio aduanero de los Estados Unidos". 19 C.F.R. § 159.11.

156. Los Estados Unidos imponen un plazo de un año para la liquidación, al que China alude en el párrafo 62, con la finalidad de permitir un plazo suficiente para verificar la exactitud de la información presentada por el importador en cuanto a la naturaleza de las mercancías importadas, incluida la procedencia de su clasificación basada en su condición en el momento de la importación. Por liquidación se entiende el cálculo final de los derechos que devengaron en una entrada de mercancía importada, 19 C.F.R. § 159.1, que se basan exclusivamente en la condición de la mercancía en el momento de su importación, 19 C.F.R. § 141.1(a). El plazo de un año para la liquidación resulta necesario por el mero volumen de mercancías que llega a los puertos, respecto del cual los Estados Unidos no están en condiciones de examinar instantáneamente los documentos de importación y determinar su exactitud en el momento de la importación.

157. China también señala en el párrafo 64 que los Estados Unidos únicamente exigen el depósito de los derechos estimados en el momento de la importación, a la espera de la finalización de dichos derechos en el plazo de un año a partir de la fecha en que se introducen las mercancías para su consumo en los Estados Unidos. Esta práctica no socava la obligación legal de que la imposición de derechos de aduana se produzca en el momento de la importación. Los derechos estimados se depositan en lugar de la imposición definitiva de derechos, con arreglo a 19 C.F.R. § 141.101, porque (como se explica *supra*) los Estados Unidos no pueden verificar la exactitud de la clasificación y la cuantía de los derechos alegados por el importador sobre la base de la condición de las mercancías en el momento de su importación. El plazo de un año en el que los Estados Unidos verificarán la exactitud de la información no es un plazo en el que los Estados Unidos puedan imponer derechos aduaneros suplementarios, salvo que tales derechos se basen en la condición de las mercancías en el momento de su importación.

158. El párrafo 65 alega que "muchos países especifican circunstancias más especiales en las que se pueden evaluar derechos después del momento o el lugar de la importación". El primer ejemplo que cita China es la alegación de que el Canadá "conserva la facultad de reconsiderar el origen, la clasificación y el valor de mercancías importadas durante un período de hasta cuatro años después de la liquidación". Los demás ejemplos también suponen disposiciones similares con arreglo a la legislación de las CE, Nueva Zelandia, Australia, y la India, que permiten todas ellas efectuar una determinación definitiva de los derechos que han de satisfacerse después de que las mercancías hayan sido importadas. Conservar el derecho de verificar la exactitud del origen, la clasificación, la valoración y otros hechos que pueden afectar a la imponibilidad de las mercancías es algo fundamentalmente distinto de la medida de China, que modifica la cuantía de una carga sobre la base de los máximos de contenido local de una operación manufacturera interior. En cambio, la imposición de derechos de aduana debe basarse en la condición de las mercancías en el momento de la importación. Si un importador induce a error respecto de dicha condición (al declarar falsamente el origen, la clasificación, el valor, etc., de las mercancías), el debido cumplimiento de la normativa comercial exige la imposición de los derechos adicionales que se devengaron debidamente sobre la base de la condición de las mercancías en el momento de la importación.

159. En el párrafo 67, China señala un presunto nexo entre las "prácticas generalizadas y coherentes de los Miembros de la OMC" (que se describen en los párrafos precedentes) que imponen

"cargas después 'del momento o el lugar de la importación'" cuando "la carga guarda una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida". Estas prácticas "generalizadas" y "coherentes" de los Miembros de la OMC, que China describe en los párrafos 62 a 67, son pertinentes a la posición de China en cuanto a la admisibilidad de su clasificación de partes de automóviles únicamente en la medida en que existe una obligación aduanera válida. En cuanto a la clasificación de las mercancías, dicha determinación constituye una obligación aduanera válida cuando se basa en la condición de las mercancías en el momento de la importación. Los ejemplos que cita China simplemente demuestran que otros Miembros de la OMC hacen cumplir esta obligación aduanera válida concreta verificando que la clasificación de las mercancías se basa correctamente en su condición en el momento de la importación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

160. El Canadá no está de acuerdo. Clasificar una mercancía atendiendo a una evaluación objetiva de las características esenciales que presenta en la frontera es una práctica aduanera habitual y constante. Aunque el derecho se calcule y se pague más tarde, las cantidades que se han de satisfacer en concepto de derechos de aduana se basan en dicha evaluación.

161. En referencia específica a la legislación canadiense que cita China, la *Ley de Aduanas* del Canadá establece la forma de evaluar una mercancía en el momento de la importación.¹⁵ En particular, los artículos 32 y 33 prevén las condiciones en que las mercancías se podrán despachar del control aduanero antes de que se haya efectuado el pago de los derechos. No obstante, el cálculo de los derechos sigue basándose en las características esenciales de las mercancías en el momento de su presentación antes del despacho de aduana. Los artículos 57 a 66 de la *Ley de Aduanas* describen el proceso de formulación de determinaciones, redeterminaciones o redeterminaciones ulteriores de clasificación arancelaria, que pueden producirse después de que se haya importado la mercancía, *pero que siguen basándose en la condición de las mercancías en el momento de la importación*.

162. En cuanto a la práctica de otras autoridades aduaneras que cita China¹⁶, China ha tratado de vincular sus medidas a los regímenes aduaneros de una serie de Miembros de la OMC citando selectivamente, y fuera de contexto, de dichos regímenes. De hecho, todas las autoridades aduaneras citadas observan la práctica de examinar las mercancías con arreglo a su condición en el momento de su presentación en la frontera:

- Según la legislación de **Australia**, los derechos se evalúan de conformidad con la condición de las mercancías cuando llegan a la frontera. El artículo 162A de la *Ley de Aduanas de 1901* de Australia se ocupa del caso especial de artículos introducidos temporalmente en Australia y posteriormente retirados¹⁷, como muestras comerciales, contenedores de expedición, y equipo científico.¹⁸ El artículo 165 solamente autoriza a las aduanas australianas a recabar el pago después de la importación cuando se hubiera producido un pago incompleto o una devolución errónea de derechos.¹⁹

¹⁵ Ley de Aduanas, R.S.C. 1985 (2º Supl.), c. 1 (Ley de Aduanas), extractos de artículos (Canadá - Prueba documental 1).

¹⁶ Primera comunicación escrita de China, párrafos 62-67.

¹⁷ *Ibid.*, nota 43 (China - Prueba documental 12).

¹⁸ Sobre este tema, véase Servicio de Aduanas de Australia, Temporary Importations; en línea en: <http://www.customs.gov.au/site/page.cfm?u=4355> (Canadá - Prueba documental 12).

¹⁹ Citado por China en su Primera comunicación escrita, nota 44 (China - Prueba documental 12).

- La jurisprudencia de **Nueva Zelanda** establece con claridad que "las mercancías se identificarán en la condición que presenten en el momento de su importación" y que "la determinación debe ser objetiva, teniendo en cuenta las características que las mercancías presentan en una inspección informada".²⁰ Las disposiciones que cita China se refieren simplemente a prácticas habituales de las autoridades aduaneras en relación con esa "instantánea", a saber: permitir que el pago se efectúe después de la importación (artículo 86 de la *Ley de Aduanas e Impuestos Especiales de 1996* de Nueva Zelanda) y permitir correcciones de evaluaciones inexactas (artículo 89 de la *Ley*).²¹
- Según la ley de aduanas de la **India**, los derechos también se evalúan con arreglo a la instantánea tomada en la frontera. La disposición del Reglamento sobre la evaluación provisional de derechos que China cita en relación con la evaluación provisional de derechos²² se refiere a la capacidad de la aduana de determinar los derechos en casos en que es preciso un examen más a fondo de la instantánea (por ejemplo, ensayos científicos, examen por profesionales, investigación de precios actuales de mercado).²³
- Las **Comunidades Europeas**, como correclamante junto al Canadá, son las más indicadas para abordar directamente su propia legislación, pero el Canadá señala que las disposiciones citadas por China reflejan únicamente las mismas prácticas generales examinadas *supra*, a saber, los procedimientos relativos al examen de la instantánea de una mercancía tomada en la frontera.²⁴

33. (Reclamantes) En su opinión, ¿deberían los juegos de piezas CKD o SKD clasificarse de forma diferente que las partes de automóviles incluidas en dichos juegos si tales piezas de automóviles fueran importadas por separado?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

163. En la medida en que un juego de piezas CKD o SKD estuviera sujeto a una línea arancelaria distinta o se clasificara *in casu* como el vehículo completo porque todas las partes de un vehículo completo se presentan en la aduana al mismo tiempo, podría existir una diferencia entre la clasificación de partes importadas por separado y un juego de piezas CKD o SKD. Ahora bien, según el caso concreto también puede darse que tanto los juegos como las partes importadas por separado fueran clasificados como partes. Por lo tanto, no es posible tratar esos juegos de forma generalizada como importaciones de vehículos completos, que es lo que ocurre en el caso de las medidas impugnadas.

²⁰ Campervan correctly classified [2005] NZCAA 2 (1º de febrero de 2005), párrafo 15 (Canadá - Prueba documental 3).

²¹ Primera comunicación escrita de China, notas 41 y 42 (China - Prueba documental 11).

²² *Ibid.*, nota 45 (China - Prueba documental 13).

²³ Véase en *Batra contra Comisario de Aduanas* (Tribunal de Apelación de Aduanas, Impuestos Especiales e Impuestos de Servicios de la India, Recurso N° C/615/03, decisión de fecha 20 de marzo de 2006) un análisis del procedimiento para investigar el debido precio de la mercancía en el momento de su presentación en frontera después de una evaluación preliminar -en esta causa la reevaluación fue anulada por falta de pruebas- (Canadá - Prueba documental 4).

²⁴ Primera comunicación escrita de China, notas 38, 39 y 40 (China - Prueba documental 10).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

164. Sí, la clasificación debería ser diferente. Con arreglo al Sistema Armonizado, una mercancía debería clasificarse en la condición en que se importa. Suponiendo que un juego de piezas CKD o SKD importado sea un vehículo completo desmontado, se clasificaría de manera diferente de las partes de automóviles incluidas en los juegos si dichas partes de automóviles fueran importadas por separado.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

165. El Canadá señala como cuestión preliminar que el Sistema Armonizado no utiliza los términos CKD o SKD, ni se utilizan habitualmente en la práctica aduanera. En la rama de producción automovilística, los términos CKD y SKD se emplean sin una definición fija. Los términos se refieren a una gran variedad de partes importadas conjuntamente con la finalidad de montar un vehículo en el mercado interior. Mientras que los juegos de piezas CKD suelen estar completamente desmontados, los SKD contienen partes que están parcialmente montadas.

166. A efectos de clasificación arancelaria, lo que es importante es la aplicación de la Regla 2 a), que exige una determinación de si las partes importadas presentan o no las características esenciales de un artículo completo.

167. Las expresiones CKD o SKD adquieren importancia en la presente diferencia sólo porque se utilizan en el informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China así como en las medidas impugnadas. En este contexto, sólo cabe describir debidamente como juegos de piezas CKD o SKD a determinados conjuntos de partes en el caso en que todas o casi todas las partes necesarias para construir un vehículo completo se presentan en aduana juntas en una misma expedición. Los funcionarios de aduanas chinos gozan de la discreción de clasificar los juegos de piezas CKD y SKD como partes, o clasificarlos en el nivel de 6 dígitos como vehículo completo (en cuyo caso debería efectuarse otra clasificación más en el nivel de 7 u 8 dígitos para indicar que se trata de un vehículo completo desmontado, y sujeto por lo tanto a un derecho del 10 por ciento).

168. Expediciones distintas de partes deben clasificarse por separado, sobre la base de las partes contenidas en una expedición dada. El Canadá no acepta la alegación implícita de China de que distintas expediciones de partes pueden estar relacionadas, ni de que pueda considerarse que distintas expediciones de partes presentan las características esenciales de un vehículo completo. En la práctica, las expediciones de partes incluyen una variedad de partes para una variedad de vehículos, procedentes de múltiples proveedores y posiblemente con destinos múltiples en el mercado interior.

34. (China) Habida cuenta del ejemplo presentado en el párrafo 97 y su declaración en el párrafo 98 de su Primera comunicación escrita, ¿opina China que los juegos de piezas CKD o SKD, en virtud del párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125, tienen el mismo valor o la misma cantidad que las combinaciones de partes de automóviles consignadas en los párrafos 2) y 3) del artículo 21? Sírvanse dar una explicación detallada.

Respuesta de China

169. No forzosamente. El ejemplo que se presenta en el párrafo 97 de la Primera comunicación escrita de China tenía por objeto ilustrar el principio básico que inspira el Decreto N° 125 utilizando para ello un caso relativamente "fácil" -un vehículo automóvil que el fabricante de automóviles monta íntegramente a partir de partes y componentes importados-. Lo que se pretende exponer con dicho ejemplo es que la clasificación arancelaria de partes y componentes de automóviles importados no

debería modificarse en función únicamente de la manera en que el fabricante de automóviles estructure sus importaciones.

170. El mismo principio se aplica, no obstante, a las partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil en el sentido de la RGI 2 a), incluso si representan menos del 100 por ciento de las partes y componentes necesarios para montar el vehículo completo. La clasificación arancelaria debería ser la misma, tanto si el fabricante de automóviles importa las partes y componentes en una sola expedición como si lo hace en varias. La finalidad de las combinaciones de partes de automóviles consignadas en los párrafos 2) y 3) del artículo 21 es definir los máximos de partes y componentes importados que a juicio de China presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Esas combinaciones de partes de automóviles pueden o no equivaler en cantidad o valor a la cantidad o el valor de las partes de automóviles que constituyen un juego de piezas CKD o SKD. La indagación pertinente en el marco de la RGI 2 a) es si presentan o no las características esenciales de un vehículo automóvil.

35. (China) En cuanto a los criterios del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, las Comunidades Europeas argumentan que "China aplica el derecho de vehículo completo a todas las partes importadas si el vehículo contiene determinados conjuntos importados que constituyen solamente entre el 17 y el 29 por ciento del valor del vehículo completo" (párrafo 67 de la declaración oral de las Comunidades Europeas).

a) **Sírvanse formular observaciones sobre las cifras concretas señaladas por las Comunidades Europeas en relación con los conjuntos importados en el marco del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125; y**

b) **Sírvanse aclarar el valor de cada combinación de partes de automóviles importadas en el marco de los párrafos 1) y 2) del artículo 21 del Decreto N° 125.**

Respuesta de China

171. China ha abordado esta tesis concreta de las CE en respuesta a las preguntas 64 y 147. En síntesis, las CE impugnan el criterio que ha establecido China a efectos de la prueba de las características esenciales. Es una cuestión que no tiene que ver con la validez de las medidas impugnadas en sí mismas.

36. (China) Sírvanse presentar un ejemplar del formulario de aduanas que deben rellenar los importadores en China. Si existen otros formularios que han de rellenar específicamente los importadores de partes de automóviles en China, sírvanse señalarlos y presentar ejemplares de ellos.

Respuesta de China

172. En la Prueba documental 35 presentada por China figura un ejemplar de dicho formulario aduanero.

37. (Todas las partes) Sírvanse explicar la relación existente entre las obligaciones en el marco del artículo II y del artículo III, respectivamente, del GATT de 1994 a la luz de la declaración del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II* de que "[e]l propósito general del artículo III de evitar el proteccionismo ha de tenerse presente al examinar la relación entre el artículo III y otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC". Además, ¿cómo relacionan ustedes esa declaración con el presente caso?

Respuesta de China

173. La declaración del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II* pone de relieve la importancia de la cuestión previa en la presente diferencia. El Órgano de Apelación declaró que "[el] objetivo general y fundamental del artículo III es evitar el proteccionismo en la aplicación de los impuestos y medidas reglamentarias interiores".²⁵ Citando el informe del Grupo Especial del GATT en el asunto *Italia - Maquinaria agrícola*, el Órgano de Apelación observó que "los redactores del Acuerdo General tuvieron manifiestamente la intención de que los productos importados, *después de abonados los derechos de aduana correspondientes*, sean tratados de la misma manera que los productos similares de origen nacional".²⁶

174. Estas declaraciones se desprenden del texto inmediato del artículo III, que, en sus términos, se aplica a productos "importados".²⁷ Esta limitación del alcance del artículo III resulta crítica para entender su relación con el artículo II. El artículo II prevé un tipo concreto de discriminación contra productos importados -la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos a los que no están sujetos los productos nacionales-. Los Miembros podrán imponer esos derechos a productos de otros Miembros "al ser importados" en el territorio aduanero, y de conformidad con los límites consolidados en sus Listas de concesiones. Ahora bien, cuando los productos ya han sido "importados", pasan a estar sujetos a los principios básicos de no discriminación expuestos en el artículo III.

175. Tanto si se examina el asunto desde el punto de vista del artículo II ("al ser importados") como del artículo III ("importados"), está claro que para establecer la delimitación entre el artículo II y el artículo III hay que entender en cierta medida lo que significa que los productos hayan completado el proceso de importación. La terminación de ese proceso es la que marca el punto de inflexión entre discriminación admisible al amparo del artículo II y discriminación inadmisibles con arreglo al artículo III. El Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II* reconoció dicha distinción y puso de relieve una posible solución de la cuestión de la interpretación, al referirse a la declaración del Grupo Especial de GATT en *Italia - Maquinaria agrícola* de que el artículo III se aplica a "los productos importados, después de abonados los derechos de aduana correspondientes".

176. En opinión de China, las importaciones han "abonado[]" los derechos de aduana correspondientes" cuando se han completado todas las formalidades aduaneras y las mercancías se encuentran en libre práctica en el territorio aduanero. En particular, China considera que las importaciones han "abonado[]" los derechos de aduana correspondientes" cuando las autoridades aduaneras nacionales han cumplimentado los trámites administrativos que resultan necesarios para la imposición y evaluación de las cargas específicas en frontera que el Miembro *puede* imponer respecto de las importaciones de que se trate, y las importaciones dejan de estar sujetas a control aduanero. Un Miembro no podrá imponer carga alguna en relación con el proceso de despacho de aduana y evadir así las disciplinas sobre no discriminación del artículo III. Deberá tratarse de una carga de un tipo que el Miembro pueda imponer al amparo de su Lista de concesiones o de conformidad con otras disposiciones de la OMC.

²⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20 (sin cursiva en el original).

²⁶ *Ibid.*, donde se cita el asunto Medidas discriminatorias italianas para la importación de maquinaria agrícola, IBDD S7/64, párrafo 11 (sin cursiva en el original).

²⁷ Véase, por ejemplo, el párrafo 2 del artículo III ("importados en el [territorio] de cualquier otra parte contratante"); párrafo 4 del artículo III ("importados en el territorio de cualquier otra parte contratante").

177. Esto lleva a China a la cuestión de clasificación arancelaria que es el meollo de la presente diferencia. Como ha explicado China, las medidas impugnadas interpretan que las disposiciones arancelarias para "vehículos automóbiles" contenidas en la Lista de concesiones de China incluyen la importación y el montaje de partes y componentes de automóbiles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, sin tener en cuenta si las partes y componentes entraron o no en China en una sola expedición o en varias. La cuestión fundamental en cuanto a las obligaciones de China en el marco del artículo II y su Lista de concesiones es si China puede o no interpretar el término "vehículos automóbiles" de esta forma, y establecer un proceso aduanero para dar efecto a esta interpretación. Como China ha explicado, la aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes de automóbiles es compatible con la decisión de la Organización Mundial de Aduanas, y también lo es con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares. La interpretación por China del término "vehículos automóbiles", y las medidas que ha adoptado para poner en vigor dicha interpretación, son pues compatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC.

178. Un rasgo básico del proceso aduanero que ha adoptado China para dar aplicación a esta interpretación del término "vehículos automóbiles" es aplazar el cumplimiento de las formalidades aduaneras respecto de las partes declaradas como partes de modelos de vehículos registrados hasta que el fabricante de automóbiles haya importado y montado todas las partes y componentes importados que vaya a utilizar para montar dicho modelo de vehículo. Hasta que esté terminado este proceso, las partes y componentes importados están sujetos a una fianza aduanera y permanecen bajo control aduanero de conformidad con la normativa aduanera de China. Cuando la Administración General de Aduanas de China evalúa los derechos aduaneros sobre dichas partes y componentes importados de conformidad con la declaración que el fabricante efectuó en el momento de la importación, esas partes y componentes no están "importados" aún. Las partes y componentes no se encuentran en libre práctica, y la Administración General de Aduanas no ha terminado aún el proceso administrativo para el despacho de esas partes componentes al territorio aduanero de China.

179. Lo que demuestran las anteriores consideraciones es que no constituye "proteccionismo" que un Miembro interprete y haga cumplir su Lista de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, y que establezca procesos aduaneros con tal finalidad. El objeto del artículo II y el objeto del artículo III revisten la misma dignidad e importancia en el sistema del GATT. Al igual que el artículo II no permite que los Miembros adopten medidas que sean incompatibles con sus obligaciones en virtud del artículo III, el artículo III no prohíbe que los Miembros adopten medidas que sean compatibles con sus derechos con arreglo al artículo II.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

180. La declaración del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II* demuestra que el propósito del artículo III es más general que simplemente garantizar que las medidas interiores de los Miembros de la OMC no socaven sus compromisos en el marco del artículo II. Ello demuestra que las medidas impugnadas y, en particular, los engorrosos requisitos de procedimiento que van manifiestamente más allá de todo procedimiento aduanero general violarían la obligación de trato nacional en virtud del artículo III incluso aunque China no tuviera aranceles consolidados sobre los productos en litigio. La declaración también parecería respaldar la posición de que las mismas medidas podrían incumplir no sólo el artículo II sino también el artículo III del GATT de 1994 según el hincapié y el ángulo del análisis. Las Comunidades Europeas desearían remitirse también al asunto *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, en que el Órgano de Apelación consideró que el párrafo 1 b) del artículo II no permite a los Miembros limitar sus obligaciones en el marco de otras disposiciones del GATT (párrafos 217 a 219).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

181. Como se explica en el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas*, el artículo 3 "obliga a los Miembros de la OMC a facilitar para los productos importados unas condiciones de competencia iguales a las de los productos nacionales".²⁸ El artículo II tiene distinto propósito e impone obligaciones diferentes -en virtud del artículo II, los Miembros consolidan sus tipos arancelarios sobre mercancías específicas, y están obligados a no percibir derechos de aduana más elevados que la cuantía consignada en sus listas respectivas-. Como el artículo II es una obligación adicional, nada de lo que en él se dispone está concebido para socavar las obligaciones de trato nacional expuestas en el artículo III ni de hecho podría socavarlas.

182. El siguiente párrafo extraído del asunto *Japón - Bebidas alcohólicas II* guarda relación directa con la sustanciación de la presente diferencia.

El propósito general del artículo III de evitar el proteccionismo ha de tenerse presente al examinar la relación entre el artículo III y otras disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC*. Si bien la protección de las concesiones arancelarias negociadas es sin duda un objetivo del artículo III, no debe olvidarse lo que se declara en el párrafo 6.13 del Informe del Grupo Especial, que "uno de los principales objetivos del artículo III es garantizar que los Miembros de la OMC no socaven mediante medidas interiores los compromisos contraídos en el marco del artículo II". El alcance protector del artículo III no se limita a los productos objeto de concesiones arancelarias en virtud del artículo II. La obligación de trato nacional del artículo III es una prohibición general del uso de impuestos u otras medidas reglamentarias interiores de modo que se proteja la producción nacional. Esta obligación también se extiende claramente a productos que no son objeto de consolidaciones en virtud del artículo II, como lo confirma la historia de las negociaciones del artículo III.²⁹

183. En particular, el razonamiento de este párrafo pone de relieve que las medidas de China -que propugnan la utilización de partes nacionales frente a partes importadas al imponer cargas más elevadas a otras partes importadas, así como mediante la imposición de cargas administrativas suplementarias, si no se cumplen los umbrales de contenido local- constituyen incumplimientos independientes del párrafo 4 del artículo III, con independencia de cualquier cuestión en virtud del artículo II respecto de si China ha incumplido o no sus concesiones arancelarias sobre partes de automóviles. El alcance independiente del artículo III, y en particular el hecho de que el artículo III es aplicable con independencia de toda cuestión de consolidaciones arancelarias, constituye la base de la posición estadounidense durante la primera reunión sustantiva de que el Grupo Especial debe comenzar su análisis por las violaciones del párrafo 4 del artículo III por China.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

184. La declaración del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II* refleja la amplitud de las obligaciones de un Miembro respecto de las medidas interiores al compararla con el alcance más reducido de las obligaciones relacionadas con las cargas en frontera. El Órgano de Apelación consideró en el mismo párrafo la declaración del Grupo Especial de que "uno de los principales objetivos del artículo III es garantizar que los Miembros de la OMC no socaven mediante medidas

²⁸ *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20.

²⁹ *Ibid.*, páginas 20-21 (sin subrayar en el original).

interiores los compromisos contraídos en el marco del artículo II".³⁰ Reviste importancia, no obstante, que el Grupo Especial razonara que esta lógica se aplica no sólo a los productos incluidos en la lista, sino asimismo a los que no son objeto de consolidaciones específicas en virtud del artículo II. De forma parecida, el Órgano de Apelación en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* razonó que los Miembros no estaban facultados para desviarse de las obligaciones que habían contraído en virtud del GATT por conducto de su Lista de concesiones.³¹

185. Las cargas en frontera deben limitarse a los "derechos de aduana propiamente dichos" o a "otros derechos y cargas" enumerados en la Lista de un Miembro y deben aplicarse a una mercancía en la forma presentada en la aduana. El párrafo 2 del artículo II del GATT y la nota suplementaria del artículo III también confirman que se puede aplicar una carga interior a un producto presentado en la frontera en la medida en que sea compatible con una carga interior impuesta a un producto similar. La obligación consignada en el artículo III de evitar el proteccionismo no sólo restringe el ámbito de las cargas en el marco del artículo II a los límites establecidos en las Lista de un Miembro; por fuerza, también prohíbe una aplicación inspirada de esas cargas que afecte a la competencia interior, tanto si dicha aplicación se produce después de que la mercancía atraviese la frontera como si no. El principio mismo de negociar unos tipos arancelarios claros es facilitar el comercio libre de proteccionismo.

186. Al aplicarlo al asunto que nos ocupa, la declaración del Órgano de Apelación demuestra la incompatibilidad de las medidas de China con las prescripciones específicas del artículo III. También demuestra que, como evitar el proteccionismo está implícito en la relación entre el artículo III y otras disposiciones del GATT, las consolidaciones arancelarias respecto de partes de automóviles son tan sólo un elemento de la obligación más general de evitar el proteccionismo en el comercio.

38. (China) Sírvanse formular observaciones sobre las preocupaciones sistémicas puestas de manifiesto por los reclamantes y determinados terceros de que si la elaboración y fabricación de los productos después de su importación en el territorio de un Miembro se pudieran aceptar en general como una fase intermedia previa a la clasificación arancelaria, el sistema de clasificación arancelaria eludiría las obligaciones básicas en materia de trato nacional del GATT de 1994 con arreglo al artículo III.

Respuesta de China

187. China considera que dichas preocupaciones interpretan erróneamente la naturaleza de la cuestión de interpretación que ocupa al Grupo Especial. La posición de China no es que los Miembros puedan basar las determinaciones sobre clasificación arancelaria en la "elaboración y fabricación de los productos después de su importación". Antes bien, la posición de China consiste en que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones de una manera que sea compatible con las reglas del Sistema Armonizado, y compatible con las prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares.

188. La presente diferencia entraña una cuestión estricta y técnica de clasificación aduanera: la relación entre artículos completos y partes de esos artículos. Como China ha explicado prolijamente, dicha cuestión específica de clasificación aduanera está prevista en la Regla General de

³⁰ Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adoptado el 1º de noviembre de 1996, páginas 20 y 21.

³¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, párrafos 217-220, donde se cita del informe del Grupo Especial del GATT encargado del asunto *Estados Unidos - Azúcar*.

Interpretación 2 a) del Sistema Armonizado. La RGI 2 a) declara que una disposición arancelaria referente a un artículo completo alcanza a las partes y componentes desmontados del artículo completo que presenten las características esenciales de ese artículo. Como se explica en respuesta a la pregunta 111, la Organización Mundial de Aduanas ha interpretado que la RGI 2 a) permite a los miembros del Sistema Armonizado aplicar este principio de interpretación arancelaria a artículos completos que se montan a partir de expediciones múltiples de partes y componentes. Como se explica en respuesta a la pregunta 112, esta aplicación de la RGI 2 a) está restringida por los términos de la propia RGI 2 a): las partes y componentes deben presentar las características esenciales del artículo completo, y deben poder montarse por medio de los tipos de operaciones de ensamblaje previstos en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).

189. La necesidad de que las autoridades aduaneras apliquen la RGI 2 a) de este modo se plantea únicamente en aquellas circunstancias en que exista una diferencia importante de los tipos de derechos entre el artículo completo y las partes de ese artículo, lo que puede plantearse en el caso de derechos de aduana propiamente dichos (como en el caso de vehículos automóviles en China, o de muebles en el Canadá) o en el de otros tipos de derechos (como es el caso de artículos completos que están sujetos a derechos antidumping o medidas compensatorias). Cuando se plantea esta necesidad, las autoridades aduaneras deben iniciar un proceso para determinar si importadores específicos están importando partes y componentes en expediciones múltiples que, en su integridad, presentan las características esenciales del artículo completo que está sujeto al tipo de derecho más elevado. Dicho proceso supone a la fuerza un examen de la práctica del importador en cuanto a la importación y el montaje de partes y componentes en varias expediciones, y de si dichas partes y componentes importados, en su integridad, presentan las características esenciales del artículo completo. No se trata de una clasificación arancelaria basada en "la elaboración y fabricación de los productos después de su importación". Antes bien, se trata de una determinación acerca de si una serie concreta de transacciones de importación están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente en un artículo completo. En esa determinación se verifica la realidad comercial de si el importador importa o no partes y componentes en expediciones múltiples que presentan las características esenciales del artículo completo.

190. De lo que precede debería desprenderse con claridad que China no aboga en pro de un principio general de que "la elaboración y fabricación de los productos después de su importación" se pueda aceptar "en general como una fase intermedia previa a la clasificación arancelaria". China no afirma, por ejemplo, que las autoridades aduaneras puedan clasificar un rollo de paño como una "camisa" por la forma en que pueda ser (o efectivamente sea) elaborado o fabricado después de su importación. Tampoco afirma China que las autoridades aduaneras puedan aplazar la clasificación arancelaria para ver como se elaboran y fabrican los artículos importados, y seguidamente basar la clasificación arancelaria en el producto resultante. En cambio, la posición de China es que el artículo II del GATT de 1994 permite a las autoridades aduaneras ocuparse de la compleja relación entre artículos completos y las partes de esos artículos de forma compatible con el Sistema Armonizado, y de forma que permita a las autoridades aduaneras dar efecto al fondo de una serie de transacciones de importación antes que a su forma.

191. En contra de la exagerada afirmación de los reclamantes, no se trata de una agresión a las disciplinas básicas de trato nacional del artículo III del GATT. China ni remotamente sugiere que los Miembros puedan imponer medidas discriminatorias a productos importados por el mero hecho de caracterizar las medidas como medidas en frontera al amparo del artículo II. Tampoco sugiere China que los Miembros puedan servirse de determinaciones en materia de clasificación arancelaria para imponer medidas que son incompatibles con los principios de no discriminación del artículo III. Sencillamente, la posición de China es que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones con arreglo a las reglas del Sistema Armonizado, y de manera que sea compatible con el objeto y

propósito de obtener el beneficio de unas concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas.

192. Conviene a los fines de los reclamantes convertir una cuestión técnica de clasificación arancelaria en una presunta agresión al artículo III del GATT. Al caracterizar erróneamente la naturaleza y el alcance del argumento de China, los reclamantes han pretendido afirmar que la posición de China crea un enorme resquicio legal en el artículo III. No crea nada de eso. La posición que China propugna se limita a la circunstancia concreta en la que existe una importante diferencia de derechos entre un artículo completo y las partes de dicho artículo. China estima que no se trata de una situación habitual y, desde luego, que su resolución no representaría un riesgo sistémico para el GATT. A juicio de China, el único resquicio legal que hay que cerrar es la posición de los reclamantes de que los importadores pueden evadir los derechos más elevados impondibles a artículos completos solamente por la forma en que estructuran sus importaciones. Esta posición arbitraria, que prima la forma sobre el fondo, es el único argumento en las presentes actuaciones que plantea un riesgo sistémico al GATT -es decir, a la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias en el marco del artículo II-.

39. (Reclamantes) Sírvanse formular observaciones sobre las decisiones de clasificación arancelaria de los Gobiernos reclamantes a que se refiere China en relación con la Nota explicativa VII de la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación en los párrafos 102-103 y la nota 74 de su Primera comunicación escrita.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

193. La descripción que presenta China de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en la causa 165/78 *Michaelis* en los párrafos 102 y 103 de su Primera comunicación escrita es engañosa y está sacada de contexto.

194. En primer lugar, la lista de concesiones de la entonces CEE en 1978 contenía una partida arancelaria especial "para las partes de un artículo desmontado o sin montar todavía" (véase la pregunta 1 remitida al Tribunal de Justicia por el tribunal nacional).

195. En segundo término, todas las partes se presentaron en aduana al mismo tiempo. China pasa totalmente por alto este elemento de fundamental importancia.

196. En tercer lugar, el Tribunal explícitamente llegó a la conclusión de que las partes presentadas en aduana permitirían el montaje de un artículo completo, o sea, se presentaron en aduana todas las partes necesarias para fabricar el artículo completo. Por ende, el artículo sin terminar poseía las características esenciales del artículo completo o terminado.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

197. Los Estados Unidos no entienden por qué China recurre a la resolución estadounidense (HQ 960242), ya que la decisión de clasificación no se ocupó de si debería o no considerarse a las mercancías importadas partes de mercancías incompletas desmontadas. Los hechos de la resolución estadounidense indican que todos los componentes de la zapatilla (palas y suelas) se introdujeron juntos y que no había un exceso de componentes.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

198. La Nota explicativa tiene por objeto prever situaciones en que *todas* las partes llegan a la frontera en *una sola* expedición. En tales situaciones, todas las piezas que resultan necesarias para formar el artículo se clasifican juntas si presentan las "características esenciales" de *ese* artículo completo o terminado. Todas las partes sobrantes que no sean necesarias para formar *ese* artículo contenidas en la *misma* expedición se pueden clasificar como partes.

199. El asunto *IMCO - J. Michaelis GmbH & Co. contra Oberfinanzdirektion de Berlin* que cita China acierta en su interpretación de la Nota explicativa VII, pero China lo saca de contexto y lo aplica erróneamente a sus medidas. El Tribunal Europeo de Justicia examinaba una sola expedición, que contenía todas las partes necesarias para fabricar plumas, y un determinado número de partes sobrantes. O sea, *no* había en litigio múltiples expediciones, detalle que China convenientemente omite citar.

40. (China) Sírvanse aclarar si las diversas combinaciones de partes de automóviles enumeradas en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, por ejemplo, una carrocería y un motor previstos en el apartado a) del párrafo 2) del artículo 21, se refieren únicamente a la situación en que esas partes específicas de automóviles se importan juntas al mismo tiempo, bien sea montadas o sin montar todavía, como sostienen las Comunidades Europeas en los párrafos 261 y 265 de su Primera comunicación escrita.

Respuesta de China

200. China no cree que fuera esa la caracterización por las CE del apartado a) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125. Como se expone en el párrafo 261 de la Primera comunicación escrita de las CE, el apartado a) del párrafo 2) del artículo 21 "prevé una situación en que la carrocería y el motor del vehículo se importan juntos *o por separado*, pero sin estar ensamblados". Ello es esencialmente cierto. En consonancia con el propósito general del Decreto N° 125, la estructura de las transacciones de importación no es importante; lo que importa es si las partes y componentes importados de un modelo de vehículo concreto, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

41. (China) En cuanto al artículo 24 del Decreto N° 125 (y el artículo 16 del Anuncio N° 4), podría confirmar China:

a) Si los "conjuntos y subconjuntos" *no* están excluidos de las "partes de automóviles sin terminar importadas"; y

Respuesta de China

201. Los conjuntos y subconjuntos están excluidos de las "partes de automóviles sin terminar importadas". Los conjuntos y subconjuntos de partes no son susceptibles de transformación sustancial; ya constituyen una porción terminada del vehículo de motor y no se someterán a más transformación antes de su montaje en el vehículo. Un ejemplo de una "parte de automóvil sin terminar importada" sería una barra o un disco de acero semimanufacturados que no sean reconocibles como partes terminadas, y que deben someterse a transformación ulterior (por ejemplo, en un resorte o una arandela) antes de ser ensambladas con otras partes y componentes.

b) Si no están excluidos, si es posible o no considerar los "conjuntos sin terminar importados" que han sido "transformados sustancialmente" en China como "partes de automóviles nacionales".

Respuesta de China

202. Como se explica *supra*, los conjuntos y subconjuntos no están sujetos a transformación ulterior.

42. (China) ¿Tendría China la bondad de confirmar si el Reglamento sobre Normas de Origen de Mercancías Importadas y Exportadas de la República Popular China es aplicable a la "elaboración sustancial" como se indica en el artículo 17 del Anuncio N° 4?

Respuesta de China

203. El Reglamento sobre Normas de Origen de Mercancías Importadas y Exportadas de la República Popular China no se aplica directamente a la "elaboración sustancial" como se indica en el artículo 17 del Anuncio N° 4. Ello obedece a que ni el Decreto N° 125 ni el Anuncio N° 4 guardan relación con las normas de origen. No obstante, los criterios de transformación sustancial para determinar la "elaboración sustancial" en el artículo 17 se especifican por remisión al Reglamento.

43. (China) Cuando los fabricantes de automóviles o los fabricantes de partes de automóviles en China importan componentes o subconjuntos básicos, como se indica en los anexos 1 y 2 del Decreto N° 125, para incorporarlos a uno de los conjuntos mencionados en el artículo 4 del Decreto N° 125, ¿qué tipo arancelario es aplicable a dichas partes?

Respuesta de China

204. Si los componentes o subconjuntos básicos son partes de un modelo de vehículo registrado, el derecho aplicable a dichas partes es el tipo arancelario pertinente a los vehículos automóviles.

44. (China) Sírvanse aclarar qué se entiende por el "transbordo interaduanero" (o "transferencia entre aduanas" según la traducción presentada por los reclamantes) previsto en el artículo 13 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

205. De conformidad con las Reglas de supervisión aduanera de la República Popular China sobre el transbordo interaduanero de mercancías, por "transbordo interaduanero" se entiende el movimiento de mercancías bajo la supervisión de la aduana desde el puerto de entrada a otro puerto designado que se encargará de tramitar los procedimientos de despacho de aduana. Con arreglo al artículo 13 del Decreto N° 125, el fabricante de automóviles declara importaciones de partes para modelos de vehículos registrados y abona los derechos aplicables a través de la oficina de aduanas en la que esté ubicado dicho fabricante de automóviles. Un movimiento interaduanero se produciría con esa finalidad de administración centralizada.

45. (China) Sírvanse ampliar detalles sobre las prescripciones de registro que se indican en los artículos 7, 26 y 37, respectivamente, del Decreto N° 125.

Respuesta de China

206. Los tres artículos se refieren al mismo proceso de registro, en circunstancias diferentes. El artículo 7 enuncia la obligación general de registrar un modelo de vehículo que cumpla uno o más de los umbrales del Decreto N° 125 antes de la importación de partes para dicho modelo de vehículo. El artículo 26 se refiere a la facultad de la CGA de ordenar una verificación de un modelo de vehículo en el caso de que el fabricante de automóviles haya omitido registrar dicho modelo de vehículo o solicitar su verificación. El artículo 37 afecta a la situación en la que un fabricante de automóviles, en violación del Decreto N° 125, importa partes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil en expediciones múltiples sin haber registrado dicho modelo de vehículo.

46. (China) Podría aclarar China el momento y el lugar exactos en que los fabricantes de automóviles deben pagar derechos arancelarios por partes de automóviles importadas en relación con los términos de los artículos 13 y 28 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

207. Aunque los artículos 13 y 28 guardan relación con esta cuestión, la disposición más pertinente es el artículo 31 del Decreto N° 125. El artículo 13 establece el lugar en que el fabricante de automóviles ha de declarar la importación de partes y pagar derechos por modelos de vehículos registrados -en la oficina de aduanas del distrito en el que esté ubicado el fabricante-. El artículo 28 establece el momento en el que el fabricante de automóviles ha de declarar los pagos de derechos -cuando las partes de automóviles importadas se monten en modelos de vehículos registrados-. Pero el "momento y el lugar exactos" en los que el fabricante de automóviles paga el derecho se rigen por el artículo 31. Como se expone en respuesta a la pregunta 5, el artículo 31 obliga al fabricante a declarar el pago de derechos el décimo día laborable de cada mes sobre la base del número de modelos de vehículos registrados que montó el mes anterior.

47. (Reclamantes) Sírvanse explicar cómo se clasifican en su país las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

208. Las Comunidades Europeas no tienen una línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD. No existe una definición jurídica establecida de esos juegos, pero, como se indica en el párrafo 267 de su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas entienden que dichos conceptos en el marco de las medidas impugnadas se refieren a juegos que constan de todas las partes necesarias para fabricar un producto automovilístico completo, en la mayoría de los casos un vehículo completo. Habida cuenta de la nota del Capítulo 87 del Sistema Armonizado, que prevé la aplicación específica de la Regla 2 a) del Sistema Armonizado en este contexto, la clasificación de juegos de piezas CKD o SKD en un caso concreto es una cuestión difícil ya que la nota del capítulo emplea conceptos como "ajustar" y "equipar", haciendo pues hincapié en el estado de montaje y fabricación del producto de que se trate. Parecería más probable que un juego de piezas SKD, que por definición indica juego "parcialmente desmontado", cumpliera las condiciones para ser clasificable como vehículo completo (u otro producto pertinente) ya que las partes se presentarían en aduana con un cierto grado de "ajuste y equipamiento". Un juego de piezas CKD, que significa juego "completamente desmontado", se encuentra en principio más lejos de los ejemplos previstos en la nota del Capítulo 87 ya que las partes presentadas a la aduana se encuentran en un estado totalmente desmontado. Sin embargo, un juego de piezas CKD que conste de todas las partes necesarias para montar un vehículo completo podrá en determinadas circunstancias clasificarse como vehículo completo siempre y cuando no resulte necesaria ninguna otra operación sino el montaje para obtener

el vehículo completo de conformidad con la Nota explicativa VII de la Regla 2 a). A este respecto, cabría subrayar que distintos juegos destinados a transformarse en vehículos completos podrán precisar distintas operaciones de trabajo ulterior, por ejemplo, según el nivel de electrónica de alta tecnología en el vehículo final. Por lo tanto, la clasificación de un juego debe efectuarse siempre según cada caso y no con carácter general como hace China, salvo que las listas del Miembro prevean líneas arancelarias para diferentes clases de juegos.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

209. "CKD" y "SKD" no son términos que estén definidos o se utilicen en el Sistema Armonizado, ni los Estados Unidos los definen y utilizan al administrar su Arancel Armonizado de los Estados Unidos. En la medida en que los Estados Unidos entienden dichos términos tal como los define China en el Decreto N° 125, anexo I de la Prueba documental 3 presentada por China, clasificamos las mercancías en las condiciones en que se importan. Por ejemplo, un solo componente importado se clasifica con arreglo a los términos de una partida que describa dicho componente. Si se importa un grupo de componentes juntos que pueden formar un conjunto, los clasificaríamos en la partida que describe ese conjunto. Si un grupo de componentes no forman un conjunto, se clasifican separadamente (por ejemplo, un cigüeñal y un panel lateral no constituirían un conjunto y se clasificarían separadamente). Dada la descripción limitada que figura en el anexo 1, en el cuadro siguiente se explica cómo clasificarían los Estados Unidos dichos conjuntos y subconjuntos:

| Nombre del conjunto | Descripción | Letra del subconjunto | Clasificación de los Estados Unidos |
|--------------------------|-------------|-----------------------|---|
| Carrocerías de vehículos | Clase M1 | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase M1 | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase M1 | 2 A y 1 B | Si se importan juntos, los clasificaríamos en la partida 87.07, como carrocerías por aplicación de la RGI 2 a) |
| | Clase M2 | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase M2 | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase M2 | A y B | Dadas las descripciones de los subconjuntos, no entendemos cómo 2 subconjuntos A pueden combinarse ya que el subconjunto A incluye la caja del techo |
| | Clase M3 | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |

| Nombre del conjunto | Descripción | Letra del subconjunto | Clasificación de los Estados Unidos |
|--------------------------|-------------------|-----------------------|---|
| | Clase M3 | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase M3 | A y B | Dadas las descripciones de los subconjuntos, no entendemos cómo 2 subconjuntos A pueden combinarse ya que el subconjunto A incluye la caja del techo |
| | Clase N | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase N | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.29 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Clase N | A y B | Dadas las descripciones de los subconjuntos, no entendemos cómo 2 subconjuntos A pueden combinarse ya que el subconjunto A incluye la caja del techo |
| Conjuntos de motor | Motor Diesel | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8409.99 |
| | Motor Diesel | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8409.99 |
| | Motor Diesel | A y B | Si los subconjuntos A y B se importan juntos, los clasificaríamos en la subpartida 8408.20, por aplicación de la RGI 2 a) |
| | Motor de Gasolina | A | Si el subconjunto se importa por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8409.91 |
| | Motor de gasolina | B | Si el subconjunto se importa por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8409.91 |
| | Motor de gasolina | A y B | Si los subconjuntos A y B se importan juntos, los clasificaríamos en las subpartidas 8407.31 a 8407.34 (según la cilindrada), por aplicación de la RGI 2 a) |
| Conjuntos de transmisión | TM | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.93 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | TA | A | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.93 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | TA | B | Si el subconjunto es importado por separado, lo clasificaríamos en la subpartida 8708.40 (si es para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05) o en la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | TA | A y B | Si los subconjuntos A y B se importan juntos, los clasificaríamos en la subpartida 8708.40, por aplicación de la RGI 2 a) |

| Nombre del conjunto | Descripción | Letra del subconjunto | Clasificación de los Estados Unidos |
|---|-----------------------|-----------------------|---|
| Eje de vehículos de las clases M1, M2, M3 y N | Eje conductor | | Lo clasificaríamos en la subpartida 8708.50 (si es para vehículos de las partidas 87.01-87.05) o la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Eje conducido | | Lo clasificaríamos en la subpartida 8708.50 (si es para vehículos de las partidas 87.01-87.05) o la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| Bastidores | | | Los clasificaríamos en la subpartida 8708.99 (si es para vehículos de las partidas 87.01-87.05) o la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| Sistemas de freno | | | Suponiendo que todos los componentes se importen juntos como un conjunto, los clasificaríamos en la subpartida 8708.30. Si los componentes se importaron por separado, la clasificación puede efectuarse con arreglo a las disposiciones de los capítulos 84, 85, 87 ó 90 |
| Sistemas de dirección | Servodirección | | Los clasificaríamos en la subpartida 8708.94 (si es para vehículos de las partidas 87.01-87.05) o la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |
| | Dirección no asistida | | Los clasificaríamos en la subpartida 8708.94 (si es para vehículos de las partidas 87.01-87.05) o la subpartida 8709.90 (si es para vehículos de la partida 87.09) |

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

210. Como se aborda con mayor detalle en la respuesta a la pregunta 33, el Canadá no utiliza estos términos en su clasificación aduanera. La clasificación de las importaciones se determina atendiendo a las características esenciales de la mercancía.

48. (China) Sírvanse aclarar si existe prelación jurídica entre la Orden Normativa N° 8, el Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4. De ser así, sírvanse dar una explicación, y en caso negativo, ¿qué instrumento jurídico debe prevalecer en caso de conflicto entre dichas medidas?

Respuesta de China

211. No existe "prelación jurídica" entre la Orden Normativa N° 8 y el Decreto N° 125 en el sentido que sugiere la pregunta. Como se explica en respuesta a las preguntas 49 y 50, la Orden N° 8 es un amplio instrumento de política que establece metas generales en una amplia variedad de cuestiones relacionadas con los vehículos automóviles y la rama de producción automovilística. El capítulo XI de la Orden N° 8 se ocupa de la administración y observancia de los derechos arancelarios de China para vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles. El artículo 60 de la Orden N° 8 ordenó a la CGA, así como a otros organismos competentes, que promulgara el reglamento administrativo específico para dar efecto a los principios generales enunciados en el capítulo XI. La CGA cumplió dicha instrucción mediante la promulgación del Decreto N° 125. Posteriormente, con la finalidad de especificar el procedimiento de verificación de las evaluaciones realizadas por los fabricantes de automóviles, la CGA formuló el Anuncio N° 4, que aporta más detalles sobre el proceso de verificación.

212. La obligación legal de los fabricantes de automóviles de pagar los derechos aduaneros aplicables a las importaciones de partes de automóviles que presenten las características esenciales de un vehículo automóvil, y los procedimientos aduaneros que la CGA ha adoptado para velar por la correcta clasificación de dichas importaciones y el cobro de los derechos pertinentes, figuran en el Decreto N° 125.

49. (China) ¿Deben interpretarse el Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4 a la luz del preámbulo de la Orden Normativa N° 8?

Respuesta de China

213. Como China ya ha explicado, la Orden N° 8 abarca una enorme variedad de temas relacionados con el desarrollo y la utilización de vehículos automóviles en China, entre ellos las normas sobre emisiones, las tecnologías de control ambiental, el desarrollo de vehículos híbridos, la protección de los consumidores, el crédito al consumo para la adquisición de vehículos automóviles, los seguros de automóviles, la seguridad de los vehículos, las marcas de fábrica o de comercio y demás marcas de automóviles, la inversión extranjera directa, la cooperación nacional e internacional en investigación y desarrollo en la rama de producción automovilística, el establecimiento de concesionarios de automóviles, la planificación y construcción de carreteras, y la matriculación e inspección de vehículos, así como otros muchos temas.

214. El preámbulo de la Orden N° 8 abarca todos esos temas en términos amplios y generales. China no considera que el texto del preámbulo de la Orden N° 8 sea significativo o pertinente para una evaluación del único capítulo de la Orden N° 8 que guarda relación con la presente diferencia -el relativo a la administración y observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles-. Es única y exclusivamente dicho capítulo el que dio lugar a los procedimientos de aplicación de las medidas aduaneras consagradas en el Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4 que son el objeto de la presente diferencia.

50. (China) ¿Acepta China la interpretación propuesta por los reclamantes en relación con los objetivos de la Orden Normativa N° 8, por ejemplo, las afirmaciones en los párrafos 28-29 de la Primera comunicación escrita del Canadá? De no ser así, sírvanse indicar cuáles son los objetivos principales de la Orden Normativa N° 8.

Respuesta de China

215. China no está de acuerdo con dicha interpretación. Como se explica en respuesta a la pregunta 49, la Orden N° 8 abarca una enorme variedad de temas relacionados con los vehículos automóviles y la rama de producción automovilística en China. En la medida en que exista un "objetivo principal", o incluso "objetivos principales", de la Orden N° 8, están recogidos a grandes rasgos en los títulos de los encabezamientos de los distintos capítulos. Como ya se ha señalado, el capítulo XI de la Orden N° 8 se refiere a la administración y aplicación de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles.

216. China estima que el esfuerzo de los reclamantes de mezclar y emparejar distintos aspectos de las políticas enunciadas en la Orden N° 8 es un intento de desviar la atención de un hecho fundamental en la presente diferencia -el hecho de que China negoció una Lista de concesiones que le *permite* mantener derechos más elevados para los vehículos automóviles que los que se aplican a las partes y componentes de vehículos automóviles-. Esta diferencia de los tipos arancelarios *ha tenido una repercusión en el acceso a los mercados y una repercusión simultánea en el desarrollo de los productores nacionales*. Es algo que se encuentra en la propia naturaleza de los derechos de aduana.

Como China explica en respuesta a la pregunta 133 *infra*, la cuestión que se plantea en esta diferencia es si China puede o no hacer cumplir dichos arreglos de acceso a los mercados, o si, como sostienen los reclamantes, tales arreglos de acceso a los mercados son esencialmente inaplicables.

51. (Reclamantes) ¿Están los reclamantes de acuerdo con las traducciones de las medidas impugnadas facilitadas por China en sus Pruebas documentales 2, 3 y 4? De no ser así, sírvanse indicar las disposiciones concretas de las medidas con las que no están de acuerdo.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

217. Durante las consultas, los correclamantes solicitaron en varias ocasiones a China la traducción de las medidas impugnadas. China se comprometió a entregarnos una traducción durante las consultas. Dicho compromiso no se cumplió. Por lo tanto, nos hemos visto obligados a realizar nosotros mismos las traducciones. Se ha hecho una inversión considerable en cuanto a tiempo y esfuerzo para conseguir que la traducción fuera lo más fiel posible. Con tales antecedentes, las Comunidades Europeas consideran que no está en consonancia con el principio de las debidas garantías procesales exigir a los reclamantes que recurran ahora a traducciones que China no presentó hasta su Primera comunicación escrita, es decir, cinco semanas después de haber presentado nuestra propia Primera comunicación escrita. Correspondería por lo tanto a China argumentar las razones por las cuales las traducciones presentadas por los reclamantes no son fieles.

218. Subsidiariamente y para responder a la pregunta concreta del Grupo Especial, hemos enumerado los puntos en los que no estamos de acuerdo con las traducciones presentadas por China en un documento aparte adjunto a las respuestas a las preguntas (Prueba documental conjunta 38).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

219. En cumplimiento de la decisión de los reclamantes de presentar un juego inicial de pruebas documentales conjuntas, con inclusión de traducciones de las medidas de China que figuran en las Pruebas documentales 2, 3 y 4 presentadas por China, los Estados Unidos remiten respetuosamente al Grupo Especial a la respuesta de las CE a esta pregunta.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

220. Los reclamantes colaboraron estrechamente con los traductores en un intento de presentar unas traducciones de las medidas impugnadas que son completas, claras y gramaticalmente correctas en inglés. Los reclamantes presentaron dichas traducciones en las Pruebas documentales conjuntas 18, 27 y 28, y son las traducciones en las que confían los reclamantes.

221. Las Pruebas documentales 2, 3 y 4 presentadas por China concuerdan en general en cuanto al fondo con las traducciones presentadas por los reclamantes. Ahora bien, como se expone en las respuestas presentadas por las Comunidades Europeas a las preguntas, las traducciones de China difieren de las traducciones de los reclamantes en diversos aspectos importantes. El Canadá se suma a la respuesta de las CE a esta pregunta en cuanto al detalle y la importancia de dichas diferencias.

52. (China) ¿Está de acuerdo China con la traducción de los reclamantes de la Orden Normativa de la Industria del Automóvil de 1994 que se presenta en la Prueba documental conjunta 24? De no ser así, sírvanse indicar disposiciones concretas de las medidas con las que China no esté de acuerdo.

Respuesta de China

222. China ha presentado, en su Prueba documental 36, una versión marcada con línea roja de la traducción de los reclamantes, señalando correcciones específicas de la traducción.

53. (China) China ha presentado una versión traducida de los artículos 52 a 62 de la Orden Normativa N° 8 en su Prueba documental 2. ¿Está de acuerdo China con las traducciones facilitadas por los reclamantes en la Prueba documental conjunta 18 de las restantes partes de la Orden Normativa N° 8? De no ser así, sírvanse indicar las disposiciones concretas traducidas por los reclamantes con las que China no está de acuerdo y ofrecer explicaciones de esa posición y traducciones hechas por China de tales disposiciones.

Respuesta de China

223. China ha presentado, en su Prueba documental 37, una versión marcada con línea roja de la traducción de los reclamantes, señalando correcciones específicas de la traducción.

54. (China) China sostiene que los criterios del artículo 21 del Decreto N° 125 permiten una verificación *ex ante* de si el importador se propone o no importar partes y componentes de automóviles que, en su integridad, constituyen las características esenciales de un vehículo completo, y que se trata de una condición declarada en el momento de la importación. ¿Podría explicar China por qué no incluyó dicha "condición" en su Lista de concesiones?

Respuesta de China

224. La expresión "condiciones" del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 se refiere a condiciones que el Miembro pretende que tengan "un efecto de modificación o limitación del contenido sustantivo o el alcance de la concesión o el compromiso".³² La "condición" paradigmática respecto de una concesión arancelaria es un contingente arancelario, como el que estuvo en litigio en el asunto *Canadá - Productos lácteos*. Ese no es el tipo de "condición" que está en litigio en la presente diferencia. China no ha limitado, de ninguna forma, el contenido sustantivo o el alcance de sus concesiones arancelarias respecto de vehículos automóviles. Los importadores pueden importar tantos vehículos automóviles como deseen, sin modificación o limitación. Las medidas impugnadas en la presente diferencia meramente garantizan que las partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil reciban la misma clasificación arancelaria tanto si entran en China en una sola expedición o en múltiples expediciones. La declaración a que se ha referido China, y que el importador efectúa en el momento de la importación, es parte del proceso aduanero que China ha adoptado para garantizar dicho resultado.

225. Como las partes analizaron prolijamente durante la primera reunión sustantiva, el Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* consideró que una medida está comprendida en el alcance del artículo II si aplica cargas "por el hecho de que el producto sea importado, [o] en el momento o en el lugar de su importación".³³ China ha demostrado que los Miembros de la OMC habitualmente fijan cargas en frontera con posterioridad al momento o el lugar de la importación, y ninguna de las partes parece poner en duda esta tesis. Al evaluar si las cargas que el Miembro fija con posterioridad al momento o el lugar de la importación son o no cargas en frontera comprendidas en el alcance del artículo II, la indagación pertinente es, a juicio de China, si la obligación del importador de pagar la carga nació o no por razón de la importación del producto, es

³² *Canadá - Productos lácteos*, párrafo 134.

³³ *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5 (sin cursiva en el original).

decir, como "condición" de la importación del producto. La obligación del importador de pagar los derechos de aduana aplicables es una condición de la importación del producto -o sea, es la importación del producto la que activa la obligación de pagar la cuantía de derechos aplicable-. Como ha explicado China, los Miembros pueden fijar y confirmar estas cargas después del momento o el lugar de la importación, a condición de que se retrotraigan a una carga que el Miembro podía imponer con motivo de la importación del producto.

226. Habida cuenta de lo que precede, la "condición declarada en el momento de la importación" es que una expedición concreta de partes de automóviles forma parte de una serie de expediciones de partes de automóviles que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Dicha "condición" es una característica de la importación, y no una limitación o restricción de la capacidad del importador de importar vehículos automóviles al tipo de derecho consolidado. Tras haber hecho esta declaración, el fabricante de automóviles importa esas partes y componentes a reserva de la obligación de pagar el derecho aplicable a vehículos automóviles cuando, tal como ha declarado, monte dichas partes y componentes en un vehículo automóvil que haya registrado previamente por cumplir uno o más de los límites máximos establecidos en el artículo 21 del Decreto N° 125. La imposición de ese derecho es una carga en frontera válida al amparo del artículo II porque guarda objetivamente relación con un derecho de aduana propiamente dicho que China puede imponer, y que nació con motivo de la importación del producto.

227. Como China ha explicado en respuesta a otras varias preguntas, el proceso aduanero que China ha adoptado para aplicar la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles es compatible con las reglas del Sistema Armonizado, tal como las interpreta la OMA, así como con la práctica de otros Miembros de la OMC para plantearse la relación entre artículos completos y partes de artículos. El Sistema Armonizado no es un "término, condición o salvedad" que China estuviera obligada a consignar en su Lista de concesiones antes de que pudiera tomar medidas para interpretar dicha Lista de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado.

55. (Todas las partes) Sírvanse explicar detalladamente qué se entiende por "despacho" de aduana.

Respuesta de China

228. La definición de "despacho de aduana", así como de otros términos conexos, se aborda en el *Convenio de Kyoto revisado para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros* (el "*Convenio de Kyoto*").³⁴ Como el concepto de "despacho" se basa en varios conceptos aduaneros internacionales más, China se planteará este tema de manera acumulativa.

229. El *Convenio de Kyoto* define así "despacho": "la realización de las formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero". La definición contiene dos conceptos fundamentales, a saber: "formalidades aduaneras" y "regímenes aduaneros". El *Convenio de Kyoto* define así "formalidades aduaneras": "todas las operaciones que deben llevar a cabo los interesados y la aduana para cumplir con lo establecido en la legislación aduanera". Aunque el *Convenio de Kyoto* no define directamente la expresión "régimen aduanero", la OMA la ha definido en otros textos como sigue: "el trato

³⁴ El *Convenio de Kyoto* entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Los tres reclamantes, así como China, han ratificado el convenio. En la Prueba documental 38 presentada por China figuran las partes pertinentes de dicho convenio.

aplicado por la administración aduanera a las mercancías que están sujetas a control aduanero".³⁵ El concepto queda recogido en el propio *Convenio de Kyoto*, que define la expresión "control aduanero" como sigue: "las medidas aplicadas por la aduana para asegurar que se cumple la legislación aduanera". Así pues, un "régimen aduanero", o procedimiento aduanero, es una medida aplicada por la aduana para velar por el cumplimiento de la legislación aduanera.

230. Tal como queda recogido en la definición de "despacho", un "régimen aduanero" de esa índole es el "despacho a consumo", que el Convenio de Kyoto define así: "el régimen aduanero que dispone que las mercancías entren a libre práctica en el territorio aduanero previo pago de los derechos e impuestos de importación aplicables y el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias". El término "mercancías de libre práctica", a su vez, se define así: "mercancías de las que se puede disponer sin restricciones aduaneras".

231. Estas definiciones estratificadas respaldan la tesis de China de que las mercancías han "sido despachadas de aduana" cuando se han completado todas las formalidades aduaneras requeridas en relación con su importación y ya no están sujetas a control aduanero. Es importante señalar que, en el marco del *Convenio de Kyoto*, el levante de las mercancías no significa necesariamente que las mercancías hayan "sido despachadas" de aduana. En el marco del *Convenio de Kyoto*, por "levante de las mercancías" se entiende "el acto por el que la aduana permite que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados". Así pues, las mercancías pueden ser "entregadas" al importador (es decir, puestas a su disposición), aunque no hayan sido "despachadas" (por ejemplo, porque permanecen bajo control aduanero).

232. Estas consideraciones también respaldan la tesis de China de que el momento o el lugar en el que se impone la carga no es determinante en cuanto a si la carga está comprendida o no en el alcance del artículo II del GATT. Toda la estructura del *Convenio de Kyoto* respalda la conclusión de que las formalidades aduaneras quedan ultimadas habitualmente *después de* que las mercancías han sido despachadas al territorio aduanero. La consideración pertinente es si el régimen aduanero al que están sujetas las mercancías una vez que han sido despachadas guarda relación con el cumplimiento de la obligación que nació con motivo de la importación de las mercancías (es decir, si se trata de una "formalidad aduanera" que se lleva a cabo "para cumplir con lo establecido en la legislación aduanera").

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

233. El concepto guarda relación con el hecho de que las mercancías, una vez que se ha efectuado el despacho de aduana, se encuentran en libre práctica en el territorio aduanero del país importador. Para que puedan ser retiradas a libre práctica, se deberán haber cumplimentado todas las formalidades de importación: las mercancías tendrán que haber sido clasificadas con arreglo a las reglas del SA y el importador tendrá que pagar el correspondiente derecho de aduana (deuda aduanera), o éste deberá quedar garantizado mediante caución.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

234. En los Estados Unidos, "despacho" es un término jurídico que se puede aplicar a viajeros, buques, y mercancías que entren en el territorio aduanero de los Estados Unidos (y, en algunos casos, salgan de él). En cuanto a la importación de mercancías, el "despacho" no está definido formalmente en la legislación aduanera de los Estados Unidos. Los Estados Unidos definen la "entrada" en los

³⁵ Organización Mundial de Aduanas, *Glossary of International Customs Terms* (China - Prueba documental 39).

Estados Unidos no sólo como la llegada de mercancías a un puerto, sino como el proceso de presentación de documentación para despachar las mercancías en aduana. Se considera que las mercancías importadas han sido despachadas de aduana para su entrada en los Estados Unidos cuando se ha presentado la debida documentación de importación y las mercancías son retiradas de la custodia aduanera (y entregadas a la custodia del importador) sobre la base de dicha documentación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

235. El término "despacho" en el contexto del Canadá se limita a personas, medios de transporte, y determinados productos importados por particulares (es decir, importaciones no comerciales).

236. En el caso de importaciones comerciales, los productos deben declararse y contabilizarse en la oficina de aduanas más cercana³⁶ y se debe abonar el derecho en el momento de la importación.³⁷ Cuando los productos llegan a la frontera, el importador, el transportista o el agente notifica su llegada a la primera oficina de aduanas en el momento de su entrada en el Canadá. Si es conveniente que el importador contabilice los productos y pague los derechos o impuestos en ese momento, podrá presentar los documentos y efectuar los pagos necesarios, tras lo cual los productos salen del control de los funcionarios de aduanas y entran en el comercio interior canadiense. Si el importador opta por que las mercancías se contabilicen y los derechos se paguen en una oficina de aduanas interior, los productos circulan "bajo fianza" hasta la oficina interior bajo control aduanero. Al llegar a la oficina de aduanas interior, el importador o el agente presenta los documentos necesarios y efectúa el pago a los funcionarios de aduanas, tras lo cual los productos salen de control aduanero y entran en el comercio interior canadiense.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 55

237. Según China, "[l]a consideración pertinente es si el régimen aduanero al que están sujetas las mercancías guarda relación con el cumplimiento de la obligación que nació con motivo de la importación de las mercancías". A efectos de clasificación arancelaria, la obligación que nace en relación con la importación de las mercancías es el cobro de "derechos de aduana", que el Convenio de Kyoto sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros revisado (1999) define así: "los derechos establecidos en los aranceles de Aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero". Por lo tanto, lo que es importante considerar en el presente asunto es si las medidas de China imponen el cobro de un derecho de aduana al amparo del arancel de China al que quedó sujeta una parte de automóvil cuando entró en el territorio aduanero de China con motivo de su importación. Aunque el momento y el lugar de la fijación de la carga puedan variar, ésta no puede basarse en un cambio de la condición de la parte de automóvil que ocurrió después de su entrada en el territorio aduanero de China.

56. (China) Supongamos por un momento que un fabricante de automóviles en China proyecta importar determinadas partes de automóviles para uno de sus modelos de vehículo para la venta en el mercado chino. Tendría China la bondad de explicar, en orden cronológico, por remisión a las pertinentes disposiciones de las medidas impugnadas y teniendo en cuenta su respuesta a la pregunta anterior, "todas" las prescripciones de procedimiento que dicho fabricante de automóviles debe observar para importar partes de automóviles:

³⁶ Ley de Aduanas, artículos 12-16 (Canadá - Prueba documental 1).

³⁷ *Ibid.*, artículos 32-35.

Respuesta de China

238. En respuesta a la pregunta 5, China ha explicado en detalle, en orden cronológico, las disposiciones pertinentes de las medidas en cuanto a su relación con la importación de partes y componentes de automóviles que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Se trata de un régimen aduanero que se aplica a la importación de partes y componentes de automóviles en expediciones múltiples, en los casos en que se haya verificado que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

239. En su respuesta a la pregunta anterior, China ha señalado las disposiciones pertinentes del *Convenio de Kyoto* en cuanto guardan relación con el proceso de despacho de aduana, el cumplimiento de las formalidades aduaneras, y el mantenimiento bajo control aduanero de las mercancías importadas sujetas a un régimen aduanero. Las fases cronológicas que se describen en respuesta a la pregunta 5 constituyen un proceso en el que las partes y componentes de automóviles importados permanecen sometidos a control aduanero para poder garantizar el cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China correspondientes a vehículos automóviles. El proceso garantiza la debida aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes que están vinculados entre sí por ser montados en conjunto en un modelo específico de vehículo, de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado y en consonancia con las prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias parecidas.

a) Si el mismo fabricante adquiriese todas sus partes de automóviles importadas, o algunas de ellas, de proveedores nacionales, ¿serían diferentes en algún aspecto los procedimientos que China acaba de explicar? De ser así, ¿de qué forma?;

240. La única diferencia de procedimiento en relación con partes de automóviles importadas adquiridas de proveedores en China emana del artículo 29 del Decreto N° 125, que dispone que el fabricante de automóviles tiene derecho a deducir del derecho aplicable la cuantía del mismo que ya se hubiera abonado respecto de dichas partes importadas.

b) ¿Qué procedimientos tendría que cumplir el mismo fabricante de automóviles si utilizara únicamente partes de automóviles importadas "no caracterizadas como vehículos completos" para su modelo de vehículo?; y

241. El fabricante de automóviles tiene que realizar el proceso de evaluación de ese modelo de vehículo y hacer que la CGA verifique la evaluación. Si se confirma en la verificación que las partes y componentes importados en ese modelo de vehículo no poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, las partes que el fabricante importe para dicho modelo de vehículo no están sujetas al régimen aduanero establecido en el Decreto N° 125. Como se explica en respuesta a la pregunta 5, el artículo 35 del Decreto N° 125 dispone que las partes de automóviles importadas para el montaje de esos modelos de vehículos se declaren como partes. Dichas partes no entran bajo fianza, no están sujetas a control aduanero, y están sujetas a los procedimientos aduaneros ordinarios para el pago de los derechos de aduana.

c) ¿Existen prescripciones de procedimiento que tengan que cumplir los fabricantes de automóviles que utilicen únicamente partes de automóviles nacionales para poder fabricar y vender automóviles en el mercado chino?

242. Con arreglo al artículo 7 del Decreto N° 125, los fabricantes de automóviles sólo están obligados a someterse al proceso de evaluación y verificación si montan modelos de vehículos con

partes importadas para su venta en el mercado chino. Si los fabricantes utilizan sólo partes de automóviles nacionales, no están sujetos al Decreto N° 125.

57. (China) ¿Tiene China leyes o reglamentaciones similares al Decreto N° 125 y el Anuncio N° 4 que se apliquen con carácter más general a todos los productos que tengan tipos arancelarios distintos para partes y componentes y para productos completos, en particular en el marco de la ley general de aduanas de China? De no ser así, sírvanse explicar las razones.

Respuesta de China

243. Como se pormenoriza en respuesta a la pregunta 12 c), los casos en que existe una diferencia importante del tipo arancelario entre un artículo completo y las partes de ese artículo en el arancel de China son limitados. China no cuenta con ninguna ley o reglamentación que se ocupe de tal circunstancia. Cabe recordar en este contexto que la Lista de concesiones de China establece el límite máximo de los derechos que podrá aplicar a productos importados. No cabe interpretar que el hecho de que China haya establecido un proceso aduanero para resolver la relación en materia de clasificación arancelaria entre partes y artículos completos signifique que tenga que establecer un proceso aduanero similar en otros contextos parecidos. Al igual que las autoridades aduaneras de todo el mundo, China asigna sus recursos de administración aduanera atendiendo a una serie de consideraciones, entre ellas la importancia comercial de los productos de que se trate, el volumen de importaciones, y la posible pérdida de ingresos derivada de la clasificación errónea de las importaciones.

58. (China) Sírvanse ampliar detalles sobre la forma en que el artículo 2 del Decreto N° 125 se aplica a los juegos de piezas CKD y SKD, con inclusión de los procedimientos de importación específicos aplicables a los fabricantes de automóviles en virtud del segundo párrafo del artículo 2.

Respuesta de China

244. Los importadores importan juegos de piezas CKD y SKD en China de conformidad con las disposiciones corrientes de la *Ley de Aduanas de la República Popular China*. En primer lugar, el importador debe solicitar una licencia automática de importación al Ministerio de Comercio. Cuando importe los juegos de piezas CKD/SKD, declara las importaciones en la aduana y presenta la documentación de importación pertinente, incluido el formulario de declaración, la licencia automática de importación, y el certificado de origen. La aduana efectúa seguidamente la clasificación de los juegos de piezas CKD/SKD de conformidad con la RGI 2 a), y los clasificaría como vehículos automóviles. El importador abonaría luego el derecho aplicable a vehículos automóviles por los juegos de piezas CKD/SKD de conformidad con los procedimientos normales de pago de los derechos de aduana.

59. (China) ¿Por qué se ha aplazado la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 hasta julio de 2008? Sírvanse presentar una explicación en relación con la razón de ser de los criterios enunciados en el artículo 21 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

245. China ha aplazado la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 principalmente por la complejidad administrativa que entraña implantar este criterio concreto. China cree que cuando los fabricantes de automóviles y los funcionarios de aduanas hayan adquirido ya más experiencia en la aplicación del Decreto N° 125, y hayan establecido una base firme de mantenimiento

de registros y presentación de informes para la administración de la medida, será más fácil que los fabricantes y las autoridades aduaneras determinen y contabilicen el valor de las partes y componentes importados.

246. Como China explica en respuesta a la pregunta 117, el valor de las partes y componentes importados en relación con el valor del artículo completo es un criterio que las autoridades aduaneras tienen en cuenta al aplicar la prueba de las características esenciales. Los demás criterios enunciados en el artículo 21 también revisten importancia en la aplicación de la prueba de las características esenciales.

60. (Reclamantes) China sostiene en la nota 65 de su Primera comunicación escrita que las autoridades aduaneras de los reclamantes clasifican habitualmente los juegos de piezas CKD como "vehículos completos". Sírvanse formular observaciones sobre dicha declaración.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

247. A las Comunidades Europeas no les consta que sus funcionarios de aduanas utilicen "habitualmente" una clasificación de esa índole. China no presenta ninguna prueba en relación con la práctica de las CE. Nos remitimos también a la respuesta dada a la pregunta 47.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

248. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la caracterización en la nota 65 de que las autoridades aduaneras estadounidenses clasifiquen habitualmente los juegos de piezas CKD como "artículos completos". Los Estados Unidos dictan más de 10.000 resoluciones de clasificación al año, pero China cita una única resolución, y dicha resolución tiene que ver con una pistola desmontada, no un vehículo automóvil. Como se explica en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47, "CKD" y "SKD" no son términos que los Estados Unidos hayan definido o utilicen en el Arancel Armonizado de los Estados Unidos. Como se sigue explicando en la respuesta a la pregunta 47, toda decisión de las Aduanas de los Estados Unidos en materia de clasificación dependería de los detalles concretos concernientes a los artículos (si el importador los califica o no como "CKD" o "SKD" u otra cosa) en la condición en que efectivamente entraron.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

249. Tal como se expone *supra* en respuesta a las preguntas 33 y 47, la práctica aduanera canadiense no utiliza el término "CKD", pero según cada caso concreto los funcionarios podrán determinar que un conjunto de todas o prácticamente todas las partes necesarias para construir un vehículo presenta las "características esenciales" de un vehículo completo.

250. El Canadá señala que el memorando canadiense que cita China se refiere a una categoría muy específica de "coche desmontado" que, tal y como se define en el memorando, se refiere a juegos de automóviles especializados que se convierten en reproducciones totalmente funcionales de automóviles de turismo especiales o antiguos tras su montaje. No se trata de juegos de piezas CKD o SKD de las clases que están en litigio en la presente diferencia.

61. (Reclamantes) El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo declara que, en el caso de que China creara líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD, los tipos arancelarios serían el 10 por ciento.

a) *(Todas las partes)* ¿Ha creado China líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD y SKD?; y

Respuesta de China

251. No. China no ha creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

252. No, a las Comunidades Europeas no les consta que exista ninguna línea arancelaria formal creada por China para juegos de piezas CKD y SKD. Sin embargo, como declaran en su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas opinan que a efectos puramente prácticos China ha introducido una línea arancelaria encubierta para dichos juegos.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

253. A los Estados Unidos no les consta la existencia de ninguna línea arancelaria en el arancel de aduanas de China para juegos de piezas CKD o SKD. Ahora bien, las medidas de China -al tratar los juegos de piezas CKD y SKD como "vehículos considerados enteros" sujetos a un tipo del 25 por ciento como vehículo entero- han surtido el mismo resultado que una nueva línea arancelaria que mencione específicamente juegos de piezas CKD y SKD. Así pues, el resultado práctico de la medida de China es el mismo que si China hubiera creado una nueva línea arancelaria para juegos de piezas CKD y SKD.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

254. China no tiene una línea arancelaria formal para juegos de piezas CKD o SKD. No obstante, en su arancel aduanero de 1995, China tenía líneas arancelarias distintas que diferenciaban entre determinados vehículos enteros y juegos de piezas CKD a nivel de 8 dígitos, mientras que otras descripciones de líneas arancelarias concretas incluían en la designación el término "CKD". En la mayoría de los casos, cuando existía una línea arancelaria distinta a nivel de 8 dígitos, los derechos para los juegos de piezas CKD eran los mismos. En algunos casos, el tipo correspondiente a los juegos de piezas CKD era inferior.³⁸

255. A partir de 1996, se suprimieron del arancel aduanero de China las referencias a los juegos de piezas CKD. Las pruebas que aporta China sobre el trato de que fueron objeto los juegos de piezas CKD con posterioridad a esa fecha son contradictorias; afirma sin justificación bien que se prohibió la importación de juegos de piezas CKD o bien que se clasificaron como vehículos enteros.³⁹ Las pruebas existentes son limitadas, pero sugieren que China trató los juegos de piezas CKD como equivalentes a partes.⁴⁰ Respaldan esas pruebas las conversaciones celebradas durante la adhesión de China y con posterioridad relativas a contingentes de importación de vehículos enteros y partes de automóviles. Las pruebas que emanan de esas conversaciones sugieren que existe una armonía de criterios entre los Miembros de la OMC de que China trató los juegos de piezas CKD como partes a efectos de clasificación:

³⁸ Véase Chinese Tariff Schedules Showing CKD Lines, 1991-1995 (Aranceles chinos con indicación de líneas para juegos de piezas CKD, 1991-1995) (China - Prueba documental 30), asientos para 8704.1010 y 8704.1020.

³⁹ Véase Primera comunicación escrita de China, párrafos 40 y 184.

⁴⁰ Véase la sección conjunta de antecedentes de los reclamantes, Primera comunicación escrita del Canadá, nota 36.

En el proyecto de informe del Grupo de Trabajo de 21 de julio de 2000, el texto indicaba que China no trataba los juegos de piezas CKD como vehículos enteros: "En respuesta a las preguntas de algunos Miembros, [China] confirmó que el contingente de automóviles y determinadas partes no incluía los juegos de piezas CKD."⁴¹

Tras la adhesión, China confirmó en el Comité de Licencias de Importación que clasificaba los juegos de piezas CKD como partes a efectos de las "estadísticas aduaneras":

[E]n las estadísticas del Japón no se incluyen los juegos de piezas de vehículos automóviles desmontados, o conjuntos CKD y SKD, que se importan para su montaje en China, porque durante los dos últimos años los productores nacionales chinos, en el período inicial de producción de nuevos modelos de automóviles, han tenido que importar una cantidad considerable de juegos de piezas desmontados para la producción en cadena. Era preciso otorgar a esos productores algunos contingentes para la importación de estas piezas. Sin embargo, *en lo que respecta a las estadísticas aduaneras, como estas piezas llegan a la oficina de aduanas en forma de componentes, no se han incorporado en las estadísticas de vehículos automóviles acabados.*⁴² (sin cursivas en el original)

256. El Canadá no tiene entendido que China, con posterioridad a su adhesión, haya creado una línea arancelaria distinta a nivel de 7 u 8 dígitos para juegos de piezas CKD o SKD. Sin embargo, el Canadá tiene entendido que, antes de la promulgación de las medidas impugnadas, los juegos de piezas CKD se clasificaban a menudo como partes. Las medidas impugnadas tuvieron como efecto desplazar la clasificación de juegos de piezas CKD de partes (en la partida 87.08) a vehículos enteros (en la partida 87.03 u 87.04), y crear así en la práctica una nueva línea arancelaria para juegos de piezas CKD a nivel de 8 dígitos, igual que China había hecho en 1995. El Canadá sostiene que es de aplicación el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, y que la nueva línea arancelaria que China ha creado en la práctica debe tener un tipo del 10 por ciento. Un resultado diferente privaría de todo sentido al párrafo 93.

b) (Reclamantes) Si no se ha creado una línea arancelaria distinta para juegos de piezas CKD y SKD, ¿qué relación guarda el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo con la presente diferencia?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

257. Las Comunidades Europeas consideran que, sin perjuicio de una posible violación directa del compromiso contraído por China en el marco del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, o de anulación o menoscabo de las ventajas en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, dicho compromiso aporta un contexto fundamental para interpretar la Lista de concesiones de China en el momento de su adhesión a la OMC. El compromiso de aplicar el derecho del 10 por ciento si creara una línea arancelaria para esos juegos otorga un firme apoyo al argumento de que China ha considerado tales juegos similares a partes de automóviles tras su adhesión a la OMC.

⁴¹ Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China a la OMC, WT/ACC/SPEC/CHN/1/Rev.2, 21 de julio de 2000, página 34 (párrafo numerado "xx").

⁴² Informe al Consejo del Comercio de Mercancías sobre el mecanismo de examen de transición de China, G/LIC/11, 29 de octubre de 2003, párrafo 3.31.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

258. Los Estados Unidos sostienen que la última oración del párrafo 93, en el contexto del resto del párrafo, impone a China la obligación de otorgar un trato arancelario no superior al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD. El párrafo comienza señalando que algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al "trato arancelario" de los juegos. De hecho, la expresión "trato arancelario" se emplea dos veces en el párrafo. Su utilización pone de relieve que la preocupación del Grupo de Trabajo era el tipo de derecho que aplicaba China (es decir, el 25 por ciento para vehículos completos frente al 10 por ciento para partes), y que la preocupación no era la clasificación de los juegos de piezas CKD o SKD. En este contexto, la única interpretación razonable de la cláusula: "En el caso de que China creara tales partidas" es que refleja simplemente el entendimiento por parte de los negociadores de que los juegos de piezas CKD y SKD se estaban importando en aquel momento como partes (no vehículos enteros), y que preocupaba al Grupo de Trabajo que China modificara el trato arancelario mediante la creación de una nueva línea para juegos de piezas CKD/SKD con un tipo de vehículo entero. A la inversa, no sería razonable interpretar que la oración permite a China otorgar cualquier trato arancelario que desee, siempre que China no cree una nueva partida arancelaria para juegos de piezas CKD y SKD. Dicha interpretación equivaldría a un compromiso nulo -como lo demuestran las actuales medidas de China- puesto que China podría modificar el trato arancelario al clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como vehículos enteros, de forma que dicha interpretación no se ajustaría a la intención declarada de los negociadores de hacer frente a las preocupaciones suscitadas por el trato arancelario (por oposición a la clasificación) de los juegos de piezas CKD y SKD.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

259. Puede crearse un compromiso arancelario cuando un Miembro, que se ha comprometido a otorgar determinado trato arancelario si crea una línea arancelaria para una mercancía específica, *efectivamente* lo hace al promulgar una medida que dicta cómo ha de tratarse esa mercancía, o implanta de otra forma una práctica en relación con la clasificación de dicha mercancía. El párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125 *efectivamente* lo hace al tratar los juegos de piezas CKD y SKD como "vehículos considerados enteros" gravados con un tipo arancelario del 25 por ciento, lo que sería incompatible con el compromiso de China de aplicar el trato del 10 por ciento, tanto si los juegos de piezas CKD se clasifican como "vehículos automóbiles" o "partes" como si no. El principio de la interpretación efectiva de los tratados, *ut res magis valeat quam pereat*, exige que el intérprete dé efecto a todos los términos de una disposición y que no los prive de sentido (salvo que esté claro que las partes se proponían hacerlo).⁴³ El compromiso de China carecería de sentido si la frase "en el caso de que se cree una partida arancelaria distinta" no se interpretara en el contexto del párrafo 93 íntegro, y a la luz de las intenciones comunes de las partes cuando se negoció el párrafo 93.

260. Si se interpreta en el contexto de toda la disposición, el sentido corriente de "en el caso de que se cree una partida arancelaria distinta" ilustra que el trato arancelario preferencial ha de atender específicamente a la "*preocupación especial* en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil" (sin cursiva en el original) de los Miembros de la OMC. Es decir, los juegos de piezas CKD seguirían siendo objeto del trato arancelario del 10 por ciento que recibían antes de la adhesión.

⁴³ Sir Robert Jennings y Sir Arthur Watts, editores, *Oppenheim's International Law*, novena edición, volumen I, Peace, Partes 2 a 4 (Harlow, Essex: Longman Group UK, 1992), páginas 1280-1281 (Canadá - Prueba documental 5).

261. En consonancia con el artículo 32 de la *Convención de Viena*, esta interpretación textual se ve respaldada por "las circunstancias de [la] celebración" del *Protocolo de Adhesión*. En particular, los siguientes hechos revisten importancia al considerar el contexto en que se celebró dicho instrumento:

- a) todas las demás partes y productos intermedios (carrocerías y chasis con motores) se consolidaron a un tipo del 10 por ciento;
- b) China anteriormente tenía líneas arancelarias distintas para algunos juegos de piezas CKD a un tipo arancelario inferior;
- c) los Miembros entendieron que en el momento de la adhesión China clasificaba los juegos de piezas CKD como partes, y los imponía el tipo correspondiente a partes (aunque sin descuentos por cumplir los umbrales de contenido nacional); y
- d) la mayoría de los Miembros que tienen líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD imponen tipos más bajos que a los vehículos totalmente montados.

62. (China) En cuanto a los juegos de piezas CKD y SKD, ¿existe alguna diferencia entre "fabricación" y "montaje"? De ser así, ¿cuál es la diferencia y de qué forma es pertinente para entender la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación?

Respuesta de China

262. El alcance de la segunda oración de la RGI 2 a) queda definido por remisión a los tipos de operaciones de montaje que especifica la Nota explicativa VII de la RGI 2 a). Dicha Nota expone, en su parte pertinente:

Para la aplicación de esta Regla, se considera como "artículo desmontado o sin montar todavía" al artículo cuyos componentes deban ensamblarse, por ejemplo, por medio de dispositivos de fijación (tornillos, pernos, tuercas, etc.) o por remachado o soldadura, **con la condición**, sin embargo, de que se trate solamente de operaciones de montaje.

A este respecto, no se tendrá en cuenta la complejidad del método de montaje. Sin embargo, los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final.

263. Ni la RGI 2 a) ni la Nota explicativa contienen referencia alguna a "fabricación". Lo que reviste importancia en relación con el alcance de la RGI 2 a) es si las partes y componentes desmontados pueden o no montarse en el artículo completo por medio de las operaciones de montaje especificadas, sin tener en cuenta la complejidad del método de montaje. Ninguna de las partes ha discutido que los juegos de piezas CKD y SKD se puedan montar en un vehículo automóvil completo por medio de los métodos de montaje señalados en la Nota explicativa VII. Entre otras consideraciones, dicha conclusión se desprende del hecho de que las autoridades aduaneras nacionales clasifiquen habitualmente los juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles como "vehículos automóviles" de conformidad con la RGI 2 a).

264. De guardar alguna relación con el caso, la noción de "fabricación" lo haría únicamente en lo que da a entender la declaración de que "los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final". Cabe presumir que los redactores de la RGI 2 a) quisieron utilizar la palabra "*working*" en "*working operation*" ("operación de acabado") en el sentido

de "*making, manufacture, construction; the manner or style in which something is made*" ("hechura, manufactura, fabricación, construcción; la manera o el estilo en que algo está hecho").⁴⁴ Así pues, si los componentes tienen que someterse a una "operación de acabado" adicional (es decir, una operación de fabricación) antes de que puedan montarse en el artículo completo, no pueden clasificarse como artículo completo con arreglo a la RGI 2 a). En este contexto, resulta razonable interpretar que la expresión "*working operation*" ("operación de acabado") se refiere a algún proceso no incluido en los tipos de operaciones de montaje especificados en la Nota explicativa.

265. En síntesis, la noción de "fabricación" no es pertinente a la aplicación de la RGI 2 a) a juegos de piezas CKD y SKD, ya que está fuera de discusión que los juegos de piezas CKD y SKD se montan en vehículos acabados por medio de las operaciones de montaje especificadas en la Nota explicativa.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 62

266. En su respuesta a esta pregunta, China declaró: "En síntesis, la noción de 'fabricación' no es pertinente a la aplicación de la RGI 2 a) a juegos de piezas CKD y SKD, ya que está fuera de discusión que los juegos de piezas CKD y SKD se montan en vehículos acabados por medio de las operaciones de montaje especificadas en la Nota explicativa." Los Estados Unidos desde luego discuten la cuestión de hecho de que los juegos de piezas CKD y SKD se puedan montar o no en vehículos acabados, como se indica claramente en nuestra respuesta a la pregunta 47 del Grupo Especial. Además, las operaciones de "fabricación" no están abarcadas en la RGI 2 a). Véase la Nota explicativa VII de la RGI 2 a), que expone en su parte pertinente que "[s]in embargo, los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final".⁴⁵

63. (China) ¿Qué relación existe entre los "juegos de piezas CKD y SKD" y los "conjuntos" que se mencionan en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125?

Respuesta de China

267. No existe ninguna relación concreta, aparte de que todos ellos consisten en partes de automóviles en diversos estados de montaje. Naturalmente, un vehículo automóvil completo es un ensamblaje de diversas partes. Es convencional en la rama de producción automovilística agrupar dichas piezas en "conjuntos", como todas las partes componentes que constituyen el "conjunto de la transmisión". En su sentido más literal, un juego de piezas CKD consiste en las partes necesarias para montar un vehículo automóvil concreto, completamente desmontado. En la práctica, existe una transición entre un juego de piezas CKD (totalmente desmontado) y un juego en el que al menos algunas de las partes y componentes se encuentran en un estado de montaje más avanzado -es decir, el juego de piezas SKD (parcialmente desmontado)-.

64. (China) ¿Podría formular observaciones China acerca de los párrafos 67-68 de la declaración oral de las Comunidades Europeas?

Respuesta de China

268. A juicio de China, no está muy claro lo que las Comunidades Europeas quieren argumentar en los párrafos 67 y 68 de su declaración oral. Las CE argumentan al parecer que los datos presentados en el párrafo 19 de la Primera comunicación escrita de China demuestran que determinadas

⁴⁴ *The New Shorter Oxford Dictionary*, página 3720 (China - Prueba documental 40).

⁴⁵ China - Prueba documental 15.

combinaciones de conjuntos especificados en el artículo 21 del Decreto N° 125 no poseen, en opinión de las CE, las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a).

269. La primera respuesta a esta tesis es que el hecho de que determinados conjuntos constituyan únicamente una determinada porción del valor del vehículo automóvil montado no significa forzosamente que esos conjuntos no posean, en su integridad, las características esenciales de un vehículo automóvil. La proporción de un conjunto concreto en el valor del vehículo automóvil montado variará de un modelo de vehículo a otro. Si bien es cierto que la proporción de partes importadas que exceda de una cuantía determinada podrá indicar que esas partes poseen las características esenciales del artículo completo, el hecho de que dicha proporción se encuentre por debajo de una determinada cifra no es forzosamente determinante según el criterio de las características esenciales. Como se analiza en respuesta a la pregunta 117, el valor de las partes y componentes en relación con el valor del artículo terminado es un factor al que las autoridades aduaneras recurren al aplicar el criterio de las características esenciales en el marco de la RGI 2 a).

270. La segunda respuesta a la tesis de las CE es que si desean impugnar la aplicación del Decreto N° 125 a los hechos de asuntos específicos, y argumentar que determinadas combinaciones previstas en el Decreto N° 125 no poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, deberían presentar el asunto a un grupo especial de solución de diferencias de la OMC o al Comité del Sistema Armonizado de la Organización Mundial de Aduanas. Pero la alegación que han sometido ante este Grupo Especial es que no existe una serie de hechos a los que China podría aplicar las medidas impugnadas y obtener un resultado de clasificación correcto. China refuta esta tesis en la respuesta a la pregunta 147 *infra*.

65. (China) Sírvanse aclarar si el pago del derecho definitivo exigible incumbe siempre a los fabricantes de automóviles con independencia del importador designado.

Respuesta de China

271. En la mayoría de los casos, el fabricante de automóviles es el importador designado de la mayor parte de las partes y componentes importados que monta en un modelo de vehículo automóvil registrado. En tales casos, el pago de los derechos corresponde al fabricante de automóviles en su calidad de importador designado.

272. El artículo 29 del Decreto N° 125 se refiere a la circunstancia en la que el fabricante de automóviles compra partes y componentes de automóviles importados a un tercero proveedor en China. En ese caso, el fabricante de automóviles está sujeto al pago de la diferencia entre el derecho que ya se haya abonado en concepto de las partes y componentes importados y el derecho que resulte aplicable en razón de su incorporación a un modelo de vehículo registrado porque el fabricante ha declarado que las partes importadas poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

66. (China) Sírvanse explicar cómo se imponen derechos arancelarios a partes de automóviles importadas cuando los fabricantes de partes de automóviles importan dichas partes.

Respuesta de China

273. China supone que esta pregunta guarda relación con las importaciones de partes de automóviles por fabricantes de partes de automóviles que no son también fabricantes de vehículos automóviles completos. En tal caso, el importador declararía las partes de automóviles importadas de conformidad con las disposiciones aplicables en materia del tipo arancelario para partes de

automóviles, y pagaría los derechos aplicables a esas partes de conformidad con los procedimientos aduaneros corrientes para el pago de derechos.

67. (Reclamantes) Si China impusiera un derecho antidumping sobre vehículos completos, ¿tendría China derecho en su opinión a imponer ese derecho a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

274. Tales medidas deberían aplicarse de conformidad con las normas pertinentes de la OMC, ante todo el artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994. En cualquier caso, cualesquiera derechos de esa índole no deberían afectar a la aplicación normal de las disposiciones en vigor relativas a los derechos de aduana propiamente dichos.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

275. La capacidad de un Miembro de imponer derechos antidumping se rige por el artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo Antidumping. El Miembro investigador tiene derecho a imponer derechos antidumping a las importaciones de aquellos productos respecto de los cuales haya formulado una determinación de que existe dumping de los productos objeto de investigación, daño a los productores nacionales de los productos similares, y relación causal. El Miembro investigador no está obligado a imponer tales derechos con arreglo a líneas arancelarias y, de hecho, los Miembros investigadores raras veces lo hacen. Habitualmente, los derechos se aplican a los productos abarcados en la determinación del Miembro investigador, que pueden definirse de múltiples maneras. Puede determinarse que la cobertura de productos se aplica a algunos pero no a todos los productos que corresponden a una línea arancelaria concreta o a productos que corresponden o están incluidos en una variedad de líneas arancelarias. Además, la cobertura de productos puede aplicarse a productos terminados o a partes, o a ambos. Eso es lo que permiten las reglas del artículo VI del GATT y las del Acuerdo Antidumping. Los únicos requisitos son las constataciones de dumping, daño y relación causal.

276. Así pues, en cuanto a la orden antidumping presentada como hipótesis por la que se imponen derechos a vehículos completos, dependería de la forma precisa en que la cobertura de productos de dicha orden antidumping estuviera definida acerca de si se podían aplicar o no derechos a juegos de piezas CKD y juegos de piezas SKD. Si la cobertura de productos abarcara explícitamente los juegos, y se hubieran formulado las conclusiones necesarias de dumping, daño y relación causal, sería procedente imponer derechos a los juegos. Si no estuviera claro que la cobertura de productos abarca los juegos y la autoridad investigadora formulara una constatación debida de elusión, sería una vez más procedente aplicar derechos a los juegos. Ahora bien, si la cobertura de productos de la orden antidumping excluyera explícitamente los juegos, no sería procedente imponerles derechos.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

277. Si China estuviera imponiendo un derecho antidumping a vehículos completos, la capacidad de imponer dicho derecho a juegos de piezas CKD y SKD dependería totalmente de las limitaciones impuestas por el artículo VI del GATT y el *Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI* (el "*Acuerdo Antidumping*"). Como expone el artículo 1 del *Acuerdo Antidumping*, sólo se aplicarán medidas antidumping en las circunstancias previstas en el artículo VI del GATT de 1994 y en virtud de investigaciones iniciadas y realizadas de conformidad con las disposiciones del *Acuerdo Antidumping*. Únicamente pueden imponerse derechos antidumping a las importaciones

comprendidas en la descripción de las mercancías abarcadas en una orden o constatación antidumping.

278. Habitualmente, el alcance de las investigaciones sobre derechos antidumping, las órdenes resultantes y, en consecuencia, los derechos antidumping impuestos, se extenderán a las mercancías en su estado montado o sin montar todavía siempre que dichas mercancías se presenten corrientemente para su entrada en la frontera en un estado desmontado. La RGI 2 a) no es aplicable directamente al formular una determinación acerca del debido alcance de la cobertura de productos a los que se ha de fijar un derecho antidumping.

68. (Todas las partes) Sírvanse formular observaciones acerca de la opinión de que si se permite que los Miembros de la OMC recurran a las nociones que figuran en la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación, como "que éste presente" y "características esenciales", en relación con la clasificación arancelaria, podría tener graves consecuencias para el sistema de comercio mundial a la luz de la realidad comercial actual de que los fabricantes importan partes y componentes de distintas fuentes y las montan.

Respuesta de China

279. El Órgano de Apelación ha afirmado en repetidas ocasiones la importancia que reviste el Sistema Armonizado al interpretar la Lista de concesiones de un Miembro. Como observó el Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático*, en ese caso resultaba "indiscutible" que "las negociaciones arancelarias de la Ronda Uruguay se celebraron sobre la base de la nomenclatura del Sistema Armonizado y que normalmente las peticiones y ofertas de concesiones se formularon en los términos de esa nomenclatura".⁴⁶ En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación observó que "antes de las negociaciones de la Ronda Uruguay y durante ellas, así como después de ellas, hubo un amplio consenso entre las Partes Contratantes del GATT para *utilizar* el Sistema Armonizado como base de sus Listas en la OMC ...".⁴⁷ A la luz de ello, el Órgano de Apelación consideró que "el Sistema Armonizado es pertinente a los efectos de interpretar compromisos arancelarios incluidos en las Listas de los Miembros de la OMC".⁴⁸

280. Las Reglas Generales, por su denominación misma, son "reglas para la *interpretación* del Sistema Armonizado".⁴⁹ Como indica el encabezamiento de las Reglas Generales, el propósito de estas Reglas es disponer "principios" por los que "[l]a clasificación de las mercancías ... *se regirá*". En virtud del apartado a) del artículo 1 del *Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías* (el "Convenio del Sistema Armonizado"), las Reglas Generales son parte del Sistema Armonizado.⁵⁰ Además, con arreglo al párrafo 1 a) ii) del artículo 3 del Convenio del Sistema Armonizado, las Partes contratantes se comprometen a aplicar las Reglas Generales. La Regla General de Interpretación 2 es una de seis Reglas Generales de Interpretación. Como China ha explicado al Grupo Especial, el propósito de la RGI 2 a) es abordar la relación entre artículos completos y partes de artículos.⁵¹

⁴⁶ *CE - Equipo informático*, párrafo 89.

⁴⁷ *CE - Trozos de pollo*, párrafo 199.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *CE - Trozos de pollo*, párrafo 233.

⁵⁰ Prueba documental conjunta 35.

⁵¹ Lo que pone de relieve la Regla General de Interpretación 2 b), que se ocupa de la cuestión estrechamente vinculada de la relación entre una materia y una mezcla o combinación que incluya dicha materia.

281. A la luz del historial y el contexto, China no considera que la cuestión pertinente sea si se debería "permitir" o no a los Miembros de la OMC aplicar la RGI 2 a). En la medida en que también son miembros de la OMA, los Miembros de la OMC están *obligados* a aplicar la RGI 2 a). Puesto que guarda relación con la interpretación de las Listas de concesiones de los Miembros, la RGI 2 a) reviste tanta importancia para aportar contexto como cualquier otro elemento del Sistema Armonizado. Los Miembros han negociado compromisos arancelarios sobre la base del Sistema Armonizado, incluidos los principios enunciados en la RGI 2 a) para distinguir entre disposiciones arancelarias para artículos completos y disposiciones arancelarias para partes de artículos. No existe fundamento para concluir que este contexto sea menos pertinente en el marco del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena* que cualquier otro aspecto del Sistema Armonizado.⁵²

282. En cuanto a la preocupación por las consecuencias que términos como "características esenciales" y "que éste presente" tengan en el sistema comercial mundial, es importante subrayar que la RGI 2 a) no otorga licencia a las autoridades aduaneras nacionales para que clasifiquen las importaciones de cualquier manera que deseen. Respecto de la primera oración de la RGI 2 a), el artículo debe ser "incompleto o sin terminar", y aunque existe cierto margen de desacuerdo sobre la aplicación del criterio de las "características esenciales" a un conjunto concreto de hechos, esas clases de desacuerdos suelen corresponder a una estrecha gama de características pertinentes. En caso de que se produzcan desacuerdos de esa índole, existen procedimientos aduaneros nacionales y procedimientos internacionales en la OMA y en la OMC para impugnar la aplicación de las reglas a productos específicos.

283. En cuanto a la segunda oración de la RGI 2 a), las partes desmontadas o sin montar todavía deben ser susceptibles de ser montadas en el artículo completo dentro de una serie cuidadosamente circunscrita de operaciones de montaje. Así pues, las autoridades aduaneras no podrían invocar la RGI 2 a) para clasificar cualquier conjunto de partes o materias como un artículo completo que dichas partes o materias posiblemente pudieran constituir. En virtud de la RGI 2 a), las autoridades aduaneras no pueden combinar hierro y carbono para hacer acero, ni combinar harina y levadura para hacer pan. Con arreglo a los términos de la Nota explicativa VII de la RGI 2 a), la segunda oración se aplica únicamente al "artículo cuyos componentes deban ensamblarse, por ejemplo, por medio de dispositivos de fijación ... o por remachado o soldadura, con la condición, sin embargo, de que se trate solamente de operaciones de montaje". En la práctica real, la serie de productos en el marco del Sistema Armonizado a los que puede aplicarse esta circunstancia es bastante limitada.

284. Así pues, los principios de la RGI 2 a) no constituyen una amenaza para el sistema de comercio mundial. Las autoridades aduaneras han venido aplicando dichos principios desde hace muchos años, incluso antes de que se adoptara la Regla General de Interpretación 2 a) en 1963. Dichos principios son un rasgo corriente de la práctica aduanera internacional.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

285. Estas nociones no pueden sacarse de su debido contexto. La Regla 2 a) demuestra con gran claridad que todos sus elementos deben cumplirse al mismo tiempo. Al sacar cualquiera de esas nociones de su contexto se socava totalmente todo el sistema de clasificación arancelaria y da por resultado una clasificación arancelaria arbitraria. Los Miembros pueden utilizar por supuesto la Regla 2 a) en su debido contexto a título de ayuda en casos concretos que satisfagan todas las condiciones de la Regla. Sin embargo, China pasa por alto la regla absolutamente básica que

⁵² Véase *CE - Trozos de pollo*, párrafo 199 (donde se concluye que, con arreglo al párrafo 2 a) del artículo 31 de la Convención de Viena, el Sistema Armonizado es un "acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado").

constituye la Regla 1 del SA al saltar directamente a la Regla 2 a) y seguidamente escoge y selecciona de esa regla lo que encaja en su teoría anti-elusión, lo que pondría en grave peligro "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio" (Órgano de Apelación, por ejemplo, en *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

286. Si se adoptaran los criterios de China, ningún productor podría jamás fiarse de las consolidaciones arancelarias consignadas en la lista de un Miembro. En cualquier circunstancia, los productores se enfrentarían a la posibilidad de que un Miembro importador (como ha hecho China) adoptase umbrales, o números máximos, en los que arbitrariamente se determinara que algún conjunto de partes importadas poseían las características de un producto entero y comenzara así a fijar derechos sobre las partes como si se trataran del producto entero. Además, si se adoptara el criterio de China, cada Miembro (con independencia de los detalles específicos de sus consolidaciones arancelarias respecto de partes y productos enteros) tendría derecho (como ha hecho China) a imponer cargas más elevadas a las partes importadas (siempre y cuando el tipo de derecho fuera igual o inferior a la consolidación para el producto terminado) utilizadas en productos de fabricación nacional si éstos no cumplieren los umbrales de contenido nacional. Es decir, cada Miembro tendría derecho a adoptar MIC basadas en el contenido local, pese a la prohibición de tales medidas en el Acuerdo sobre las MIC.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

287. El Canadá no se opone a que los Miembros de la OMC utilicen la RGI 2 a) para clasificar expediciones de productos concretas en función de la "instantánea" de las mercancías en la forma que llegan a la frontera. Las "características esenciales" han de evaluarse sobre la base de las características objetivas que *el* producto *presente* en la frontera en una sola expedición.

288. En marcado contraste, aceptar los argumentos de China de que la RGI 2 a) se podría aplicar a expediciones múltiples que llegaran en momentos distintos (tanto si proceden de destinos múltiples como si no, y después de que el producto ha sido importado en función de criterios como el uso final) socavaría de manera considerable la seguridad y previsibilidad que otorgan las concesiones arancelarias. En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación consideró el entendimiento de los Miembros respecto de las concesiones arancelarias. Señaló que el objeto y fin del GATT de 1994 es "la seguridad y previsibilidad de los 'acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio'".⁵³ El Miembro que pudiera pasar por alto una concesión arancelaria más baja a favor de otra superior frustraría el entendimiento de los Miembros que negociaran la concesión y socavaría con ello el objeto y fin del GATT de 1994.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 68

289. En la página 54 de su Primera comunicación escrita, China afirma que: "Como China ha explicado al Grupo Especial, el propósito de la RGI 2 a) es abordar la relación entre artículos completos y partes de artículos." Se trata de una interpretación errónea de la Regla General de Interpretación 2 a), que aborda la relación de artículos incompletos o sin terminar así como de

⁵³ Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Trozos de pollo*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, párrafo 241, nota 455, donde se cita al Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático*.

artículos completos o terminados que se presentan desmontados o sin montar todavía. La idea de que se trata de la única regla pertinente hace caso omiso de la aplicación de la Regla General de Interpretación 1, que dice así: "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes".

290. Por ejemplo, los conjuntos de motores de gasolina descritos en la Prueba documental 3 presentada por China quedan excluidos de la clasificación en el Capítulo 87 como "partes" de vehículos automóviles por aplicación de la Regla General de Interpretación 1 y la Nota Legal 2 e) de la Sección XVII (que incluye el Capítulo 87), y se ordena la clasificación de este conjunto en la partida 84.07 que prevé: "Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión)." Esta interpretación cuenta con el respaldo de la Nota explicativa VIII de la RGI 2 a), que dispone que: "En las Consideraciones generales de las Secciones o de los Capítulos (Sección XVI, Capítulos 44, 86, 87 y 89, principalmente) se citan algunos casos de aplicación de la Regla." Las Consideraciones generales del "Capítulo 87 declaran que este Capítulo comprende igualmente las partes y accesorios identificables como exclusiva o principalmente destinados a los vehículos que comprende, siempre que no estén excluidos por las Notas de la Sección XVII (véanse las Consideraciones generales correspondientes)".

291. Además, la nota 20 de China constituye otra interpretación errónea de la RGI 2 b). En dicha nota se sostiene: "Lo que pone de relieve la Regla General de Interpretación 2 b), que se ocupa de la cuestión estrechamente vinculada de la relación entre una materia y una mezcla o combinación que incluya dicha materia." Al contrario, la RGI 2 b) brinda orientación sobre la forma de interpretar partidas que mencionen "una materia o sustancia". La RGI 2 b) simplemente no guarda ninguna relación con la forma en que los funcionarios de aduanas deberían clasificar artículos y partes.

292. En la página 56, China afirma lo siguiente: "Así pues, los principios de la RGI 2 a) no constituyen una amenaza para el sistema de comercio mundial. Las autoridades aduaneras han venido aplicando dichos principios desde hace muchos años, incluso antes de que se adoptara la Regla General de Interpretación 2 a) en 1963. Dichos principios son un rasgo corriente de la práctica aduanera internacional." La utilización selectiva por China de la RGI 2 a) sí constituye una amenaza para el sistema internacional de comercio porque hace caso omiso de la estructura del Sistema Armonizado y de la Regla General de Interpretación 1. El Sistema Armonizado consta de 96 capítulos agrupados en 21 secciones consistentes en unas 5.000 descripciones de artículos en las partidas y subpartidas. El Sistema Armonizado se divide en categorías o partidas de productos comenzando por productos crudos y naturales y siguiendo en distintos grados de complejidad hasta mercancías manufacturadas avanzadas.

293. La Regla General de Interpretación 2 a) exige que los funcionarios de aduanas formulen una determinación acerca de si componentes importados juntos imparten las características esenciales de un artículo completo o terminado. De no ser así, los componentes han de clasificarse separadamente. Este criterio se ve respaldado por la estructura del propio Sistema Armonizado, que designa específicamente determinadas partes en sus propias partidas (por ejemplo, motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión) de la partida 84.07, árboles de transmisión de la partida 84.83, chasis de vehículos automóviles equipados con su motor de la partida 87.06, carrocerías de vehículos automóviles, incluidas las cabinas, de la partida 87.07) y contiene partidas para partes susceptibles de utilización exclusiva o principalmente en vehículos automóviles (por ejemplo, la partida 87.08 que designa partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05). Clasificar como vehículos automóviles todas las partes que en su momento se incorporen a vehículos automóviles completos vaciaría muchas partidas y subpartidas de las mercancías que en ellas se especifican.

69. (Todas las partes) Cuando se refieren a juegos de piezas CKD y SKD en relación con el montaje de automóviles, ¿constan siempre de la misma combinación de partes de automóviles o existe una serie de combinaciones de partes de automóviles que podrían constituir un juego de piezas CKD o SKD de esa índole? Sírvanse también facilitar definiciones de los juegos de piezas CKD y SKD, respectivamente.

Respuesta de China

294. No existe una definición uniforme en la rama de producción automovilística de lo que constituye un juego de piezas CKD o SKD. Como China explicó en su Primera comunicación escrita, la interpretación corriente de un juego de piezas CKD es que incluye la totalidad, o casi la totalidad, de las partes y componentes necesarios para montar un vehículo completo. En el asunto *Indonesia - Automóviles*, las CE informaron al Grupo Especial de que los juegos de piezas completamente desmontados (CKD) para exportación a Indonesia incluían "casi todas las piezas y componentes necesarios para montar los vehículos".⁵⁴ Los Estados Unidos informaron al Grupo Especial de que el juego de piezas completamente desmontado para el Ford Escort "debía contener todas las piezas necesarias para montar un Escort completo, excepto las piezas y componentes adquiridos en el país, como la gasolina y el gasóleo".⁵⁵ Sin embargo, fuentes de la rama de producción emplean en ocasiones la expresión "juego de piezas CKD" que incluye determinada proporción de partes y componentes suministrados localmente. BMW, por ejemplo, declara en su sitio Web que "[e]n el proceso CKD, determinadas piezas y componentes se empaquetan en forma de juegos en etapas de montaje definidas con precisión y se exportan para su montaje en los respectivos países. *Dichos juegos se complementan con partes fabricadas localmente en los países socios*".⁵⁶ Como China ha explicado anteriormente, un "juego parcialmente desmontado (SKD)" se diferencia de un juego de piezas CKD en su grado de montaje previo; puede concebirse como un juego de piezas CKD que ha sido montado parcialmente antes de ser exportado a su mercado de destino.

295. Al existir en dichas expresiones un tinte inherente de ambigüedad, suele ser preciso examinar el contexto en que se emplean para percibir el sentido implícito. Un artículo de reciente publicación sobre un nuevo "centro de logística CKD" que había inaugurado el fabricante de automóviles checo Skoda Auto ofrece una cierta idea de la forma en que se utilizan estas expresiones, y constituye también un contexto para responder a la pregunta *infra* relativa al proceso de montaje de los juegos de piezas CKD. El artículo dice así:

El nuevo centro de logística CKD ha sido concebido para preparar, embalar y expedir de principio a fin vehículos Skoda en tres versiones de juegos de montaje distintos -SKD (parcialmente desmontados), MKD (semidesmontados) y CKD (completamente desmontados)-. El centro expide vehículos completos desmontados a plantas de montaje situadas en el extranjero en contenedores especiales o por ferrocarril.

Un juego de montaje SKD se compone de una carrocería completamente ensamblada, grupo motopropulsor (motor, transmisión y eje delantero), eje trasero y otras partes del chasis (como las ruedas, el depósito de combustible, el sistema de escape, etc.). ...

⁵⁴ *Indonesia - Automóviles*, párrafo 8.239.

⁵⁵ *Ibid.*, párrafo 8.242.

⁵⁶ http://www.bmwgroup.com/e/0_0_www_bmwgroup_com/produktion/produktionsnetzwerk/produktionsstandorte/montagewerke.html (consultado el 4 de junio de 2007).

Un escalón por debajo en cuanto al grado de preparación para el montaje se encuentra el juego MKD, que consta de una carrocería pintada y otras partes, entre 1.300 y 1.700 en total. El montaje del vehículo se realiza en una cadena de montaje normal, mediante un proceso tecnológico comparable al utilizado en la planta de montaje "matriz". ...

El nivel más bajo en cuanto al grado de preparación para el montaje es el juego de piezas CKD. La planta de fabricación entrega partes de carrocerías y otros componentes despiezados en un gran número de artículos. La planta de montaje suelda y pinta la carrocería, instala el grupo motopropulsor y otros componentes y completa la construcción final del vehículo en una cadena de montaje normal.⁵⁷

296. Obsérvese que la característica distintiva entre estos tres tipos de juegos es el grado de "preparación para el montaje". El juego de piezas SKD tiene partes y componentes sustancialmente montados (por ejemplo, todo el grupo motopropulsor), el juego MKD tiene una carrocería montada que ya está pintada y, además, "otras partes, entre 1.300 y 1.700 en total", mientras que el juego de piezas CKD está "despiezado[]" en un gran número de artículos", entre ellos una carrocería desmontada.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

297. No existen definiciones de los juegos de piezas CKD y SKD establecidas por la ley. En el idioma de la rama de producción, juegos de piezas CKD o SKD puede significar una combinación de partes que constituyen una determinada parte más general de un vehículo ("conjunto" según el texto del Decreto N° 125) o una combinación de partes que constituyen un vehículo completo. Por lo tanto, esos conceptos se utilizan en la rama de producción de varias maneras. No obstante, las Comunidades Europeas tienen entendido que los juegos de piezas CKD y SKD en el marco de las medidas impugnadas constan de todas las partes necesarias para fabricar un vehículo completo.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

298. La presente respuesta se basa en lo que los Estados Unidos tienen entendido respecto de la utilización general en la rama de producción de las expresiones "CKD" y "SKD". Como se señala en respuesta a la pregunta 47 *supra*, el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos no emplea dichos términos a efectos de clasificación arancelaria. Además, a los Estados Unidos no les consta que exista una definición oficial publicada de tales expresiones.

299. CKD significa "*complete knock-down*" ("completamente desmontado") y SKD es la sigla de "*semi-knocked-down*" ("parcialmente desmontado"). Los "juegos completamente desmontados" ("CKD") son partes importadas juntas en estado desmontado que constituyen las partes necesarias para poder fabricar un vehículo entero. El juego podrá contener no sólo partes, sino también subconjuntos y conjuntos como el motor, la transmisión, conjuntos de ejes, de chasis y de carrocerías. Los "juegos parcialmente desmontados" ("SKD") se refieren a combinaciones de partes parcialmente montadas que pueden utilizarse para fabricar un vehículo entero.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

300. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 33.

⁵⁷ "Skoda Auto steps up global production with new distribution facility" (Skoda Auto aumenta su producción mundial con un nuevo centro de distribución) (5 de mayo de 2006) (China - Prueba documental 41).

70. (Todas las partes) Teniendo en cuenta su respuesta a la pregunta anterior, sírvanse aclarar si están de acuerdo o no con la explicación de las Comunidades Europeas sobre los juegos de piezas CKD y SKD en el párrafo 267 de su Primera comunicación escrita, incluida su referencia a "todas las partes necesarias para fabricar no sólo un vehículo, sino también un 'conjunto'".

Respuesta de China

301. Por las razones señaladas en respuesta a la pregunta 69, China no considera que un juego de piezas CKD o SKD tenga que incluir *todas* las partes necesarias para montar un vehículo automóvil. Como se indica *supra*, existe cierta ambigüedad en cuanto a la utilización de estas expresiones por parte de la rama de producción automovilística. Si bien se acepta por lo general que un juego de piezas CKD incluye casi todas las partes y componentes necesarios para montar un vehículo automóvil, en la rama de producción se utiliza a veces la expresión "juego de piezas CKD" de manera que abarca una determinada proporción de contenido suministrado localmente.

302. En cuanto a la utilización por las CE de la expresión "conjunto" en relación con un juego de piezas CKD, China cree que las CE se referían a la posibilidad de que un conjunto concreto pudiera ser importado en forma de juego de piezas CKD. Así lo prevé el párrafo 1) del artículo 22 del Decreto N° 125, que dispone que un conjunto se considerará importado si está montado a partir de "importaciones de un juego completo de partes ...". Así pues, por ejemplo, si un conjunto de transmisión se monta a partir de un juego completo de partes importadas, el Decreto N° 125 clasifica dichas partes como un conjunto de transmisión, no como partes de un conjunto de transmisión, lo que es compatible con la Regla General de Interpretación 2 a).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

303. Las Comunidades Europeas entienden que esta pregunta está dirigida a las demás partes.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

304. Los Estados Unidos señalan que la declaración de las CE en el párrafo 267 describe la opinión de las CE sobre la utilización que se hace de los términos "CKD" y "SKD" en el Decreto N° 125. Las CE señalan que la medida China no define exhaustivamente dichos términos, y las CE "supusieron" que tales juegos "constan de 'todas las partes necesarias para fabricar un vehículo o un 'conjunto'". Los Estados Unidos creen que estas suposiciones son razonables, dada la falta de claridad de las medidas de China.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

305. Como se expone *supra*, el Canadá está de acuerdo en que los juegos de piezas CKD o SKD contienen todas o prácticamente todas las partes necesarias para fabricar un vehículo entero.

Observación de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 70

306. En su respuesta a esta pregunta, China afirma que no considera que un juego de piezas CKD o SKD tenga que incluir todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil. China explica que "existe cierta ambigüedad en cuanto a la utilización de estas expresiones por parte de la rama de producción automovilística", y que "[s]i bien se acepta por lo general que un juego de piezas CKD incluye casi todas las partes y componentes necesarios para montar un vehículo automóvil, en la rama de producción se utiliza a veces la expresión 'juego de piezas CKD' de manera que abarca una

determinada proporción de contenido suministrado localmente". Los Estados Unidos están de acuerdo en que la rama de producción utiliza en ocasiones la expresión "juego" para describir una extensa gama de combinaciones de partes, muchas de las cuales no incluyen todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil. No obstante, la pregunta del Grupo Especial apunta a las medidas en litigio (no al uso de los términos por la rama de producción). Y las medidas de China, en particular el artículo 2 y el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125, parecen definir los juegos de piezas CKD y SKD como juegos que incluyen todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil.

71. (Todas las partes) Sírvanse explicar con detalles que clases de procesos de fabricación suelen intervenir para hacer un vehículo completo a partir de juegos de piezas CKD o SKD.

Respuesta de China

307. El proceso de montaje de automóviles (incluido el montaje de juegos de piezas CKD o SKD) se divide habitualmente en tres partes, a saber: la soldadura, la pintura y el montaje final (o "ajuste") del vehículo. Los vehículos automóviles se montan a base de componentes metálicos que han sido estampados, o troquelados, para obtener la forma deseada. Aunque existen algunas variaciones de un modelo de vehículo a otro, los elementos estructurales básicos de un vehículo automóvil de pasajeros son los paneles laterales, los paneles del piso (con inclusión de la pared delantera y la pared trasera), el techo, y los paneles de apertura (es decir, las puertas, el capó y la compuerta trasera). Dichos componentes deben soldarse entre sí para formar la carrocería del vehículo (denominada a menudo "carrocería en blanco"). Una vez soldada, la carrocería montada se pinta y se cura mediante varios procesos de pulverización, calentamiento, lijado y lacado. Seguidamente, la carrocería pintada se somete a un proceso de cadena de montaje en el que se instalan en el vehículo sus diversos componentes interiores y exteriores (como el parabrisas, el tablero de instrumentos, los asientos y el volante) por medio de tornillos, piezas de sujeción o adhesivos. Por lo general, hacia el final del proceso, se instala en el vehículo el grupo motopropulsor (formado por el motor, la transmisión y los ejes), que se ha montado previamente en otra cadena de montaje. Se instalan en el automóvil las ruedas y los parachoques, y se ajustan las puertas en la carrocería. Al final del proceso, el vehículo es sometido a inspección y ensayo.

308. La naturaleza y el grado de las operaciones de montaje necesarias para cualquier juego de piezas CKD o SKD concreto dependerán naturalmente de la medida en que las partes y componentes del vehículo estuvieran ensamblados antes de su llegada a la instalación de montaje. Por ejemplo, un juego de piezas SKD podrá consistir en una carrocería de vehículo que fue soldada y pintada antes de su exportación. En ese caso, sólo sería preciso que el vehículo se sometiera al proceso de montaje final en el mercado de destino. De forma parecida, los diversos conjuntos del vehículo automóvil (como el motor y la transmisión) pueden venir ya montados en un juego de piezas SKD; a este aspecto se alude en los extractos del artículo sobre Skoda Auto que se cita *supra*.

309. Ahora bien, sea cual fuere su estado de montaje previo, tanto los juegos de piezas CKD como los SKD se montan por medio de los tipos de operaciones de montaje especificados en la Nota explicativa VII de la Regla General de Interpretación 2 a).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

310. No se puede responder de manera general, ya que el grado de ajuste y equipamiento será distinto por definición. El ejemplo de juego de piezas SKD que figura en la Prueba documental 5 presentada por China no exigiría complejos procesos de fabricación a condición de que ya se haya efectuado todo el equipamiento electrónico y la calibración, y sólo sería necesario instalar los

neumáticos. En cambio, la diferencia entre la fabricación de un vehículo completo a partir de un juego de piezas CKD no puede ser considerable respecto de la fabricación de un vehículo completo en general. No obstante, dependerá de las instalaciones de fabricación del fabricante y la complejidad del modelo de que se trate. Los vehículos modernos que suelen contener elementos de tecnología informática exigen distintos tipos de calibración durante el proceso de fabricación. La mayoría de los componentes de la carrocería y el chasis precisarán asimismo otras operaciones de acabado consistentes en el tratamiento contra la oxidación, la aplicación de pintura y el pulido.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

311. No se puede responder de manera general, ya que el grado de ajuste y equipamiento será distinto según las circunstancias y el contenido del juego. Un juego de piezas SKD con un alto grado de montaje (o, por decirlo de otra forma, muy poco desarmado) podrá precisar unas operaciones de montaje relativamente sencillas. En cambio, montar un juego de piezas CKD resultará más complejo.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

312. El chasis con el motor (partida arancelaria 87.07) no se combina con la carrocería (partida arancelaria 87.08) para formar un vehículo completo hasta la fase final de montaje. Para poder explicar cómo se montan los juegos de piezas CKD o SKD, el Canadá cree que es necesario exponer brevemente el proceso normal de fabricación de un vehículo completo.

Chasis: se coloca el bastidor en la cadena de montaje. Las suspensiones delantera y trasera completas, los depósitos de combustible, los ejes traseros y los árboles de transmisión, cajas de cambios, componentes del cárter de la dirección, tambores de las ruedas y sistemas de freno se instalan sucesivamente. Luego se coloca el motor con su transmisión.

Carrocería: el soporte de asientos es el componente más grande de la carrocería, pues consta de numerosos paneles y tirantes. En primer lugar se montan en el soporte de los asientos las columnas de las puertas delanteras y traseras, el techo y los paneles laterales de la carrocería. Seguidamente se instalan otros componentes de la carrocería, con inclusión de las puertas totalmente ensambladas, las chapas del piso, el panel del capó, los guardabarros, la tapa del maletero y los refuerzos de los parachoques. A continuación se pinta con pistola la carrocería del vehículo. Después de salir de la zona de pintura, el armazón pasa al montaje del interior, lo que incluye partes como la instrumentación, los paneles del tablero, las luces interiores, los asientos, los paneles de puertas y tapizado, el sistema de audio, la columna de la dirección y el parabrisas.

Montaje final: en esta etapa de la producción la cinta transportadora del conjunto del chasis converge con la del armazón de la carrocería. Cuando el chasis se sitúa a la altura de la cinta transportadora de la carrocería, ésta se coloca sobre el chasis y se une al bastidor mediante pernos. El automóvil continúa por la cadena para recibir los componentes de tapizado final, la batería, los neumáticos, el anticongelante y la gasolina. Se inspecciona el vehículo, y si es aprobado, se le coloca una etiqueta de precio y se prepara para su entrega a los vendedores.

313. Si se utilizan juegos de piezas CKD o SKD, aunque el montaje final puede resultar parecido, las operaciones de montaje de la carrocería y el chasis serán mucho menos complicadas que el montaje exclusivamente a base de partes. Sin embargo, no se puede presentar una respuesta más detallada en abstracto, dado el número de partes y de combinaciones de montaje.

72. (Todas las partes) ¿Están de acuerdo los reclamantes con la descripción de los juegos de piezas SKD que figura en la Prueba documental 5 presentada por China? De no ser así, sírvanse explicar las razones.

Respuesta de China

314. China observa que esta pregunta estaba dirigida a todas las partes, aunque parece formular una pregunta a los reclamantes. Como China señaló en el párrafo 36 de su Primera comunicación escrita, la rama de producción automovilística utiliza en ocasiones la expresión "juego de piezas SKD" para referirse a un vehículo completo que ha sido parcialmente *desmontado* antes de la expedición. (Más habitualmente, el término se refiere a un vehículo automóvil parcialmente montado que nunca ha sido montado totalmente.) Tal parece ser el sentido implícito de la empresa de logística en este caso concreto. Como se afirma en el texto que acompañaba a la fotografía en la Prueba documental 5 presentada por China, la empresa de logística señala que "ya se han *desarmado*, empacado y expedido SKD (juegos parcialmente desmontados) para DaimlerChrysler ...".⁵⁸ La empresa también señala que el proceso de expedición de los juegos de piezas SKD entraña el "desmontaje parcial" de dichos vehículos. La fotografía deja claro que el "desmontaje" suponía retirar los neumáticos y atarlos al patín de expedición.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

315. Las Comunidades Europeas están de acuerdo en que la descripción que figura en la Prueba documental 5 presentada por China representa un tipo concreto de juego de piezas SKD a condición de que todas las partes se presenten a la aduana al mismo tiempo.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

316. Al parecer, en la Prueba documental 5 presentada por China se ilustra un vehículo completo en vez de un juego de piezas SKD. Parece mostrar un vehículo totalmente terminado con sus neumáticos atados al patín de transporte y sin montar todavía.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

317. El Canadá está de acuerdo en que la Prueba documental 5 presentada por China podría ser un tipo concreto de juego de piezas SKD, a condición de que todas las partes necesarias para la fabricación del juego de piezas SKD de que se trata estén incluidas en una expedición dada en un momento dado. Sin embargo, el ejemplo constituiría un juego de piezas SKD insólito, ya que el Canadá tiene entendido que los juegos de piezas SKD suelen encontrarse en un estado menos avanzado de montaje que el que se muestra en la Prueba documental.

73. (Todas las partes) El Canadá sostiene en la nota 1 de su Primera comunicación escrita que "en la presente comunicación, salvo en el caso en que las medidas impugnadas dispongan otras categorías de mercancías, se entenderá que 'partes' incluye todas las partes y componentes de automóviles vinculados a la producción de vehículos completos o conjuntos sueltos". Teniendo en cuenta dicha declaración, sírvanse aclarar el alcance exacto de los productos en litigio en el presente asunto. Tengan la bondad de presentar una explicación detallada por remisión, entre otras cosas, a las partidas del SA.

⁵⁸ Véase http://www.blg.de/news-content2006/februar06_en.php.

Respuesta de China

318. Los vehículos automóviles en litigio corresponden a las partidas 87.02 (vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), 87.03 (automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas), y 87.04 (vehículos automóviles para transporte de mercancías). Los compromisos de China respecto de partes y conjuntos de vehículos automóviles se consignan en distintas partidas arancelarias de los capítulos 84, 85 y 87. Incluyen, a nivel de 4 dígitos:

- 84.07 Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión)
- 84.08 Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores Diesel o semi-Diesel)
- 84.09 Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 84.07 u 84.08
- 85.39 Lámparas y tubos eléctricos de incandescencia o de descarga, incluidos los faros o unidades "sellados" ...
- 87.06 Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.09, equipados con su motor
- 87.07 Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas
- 87.08 Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

319. No todas las subpartidas de estas partidas corresponden a los vehículos automóviles de las partidas 87.02, 87.03 u 87.04.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

320. A nivel de 4 dígitos, los productos en litigio corresponden por lo general a las siguientes partidas del SA:

- a) vehículos completos (en las partidas 87.01 a 87.05, de las cuales las más importantes son las partidas 87.02 a 87.04 habida cuenta del alcance de las medidas impugnadas)
- b) productos intermedios como la carrocería y el chasis equipado con su motor (en las partidas 87.06 y 87.07)
- c) partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05 (en la partida 87.08)
- d) partes y accesorios de vehículos automóviles clasificados en otros capítulos distintos del Capítulo 87 (en particular los capítulos 84 y 85; las partidas más importantes a este respecto son 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11, pero también pueden ser pertinentes otras partidas según el tipo de vehículo).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

321. Esta nota de la Primera comunicación del Canadá expone una definición de trabajo de "partes", y los Estados Unidos están de acuerdo con dicha definición. No obstante, los Estados Unidos señalan que el ámbito de la presente diferencia no se sustancia por la definición de trabajo de "partes" que una parte en la diferencia presente en una comunicación. Antes bien, el ámbito de la presente diferencia se expone en el mandato, que a su vez se refiere a asuntos (incluidas las medidas) consignados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Así pues, los productos en litigio en la presente diferencia son los productos sujetos a las medidas de China (la Orden N° 8, el Decreto N° 125, y el Anuncio N° 4). La cobertura de productos de las medidas de China parece ser muy amplia, e incluir cualquier pieza (parte, conjunto, o cualquier otra cosa) utilizada en la producción de vehículos completos.

322. Los Estados Unidos entienden que, en el nivel de 4 dígitos, los productos en litigio quedan comprendidos por lo general en las siguientes partidas del SA: 1) vehículos completos (en las partidas 87.01 a 87.05 de las que las partidas 87.02 a 87.04 son las más pertinentes habida cuenta del alcance de las medidas impugnadas); 2) productos intermedios como la carrocería y el chasis equipado con su motor (en las partidas 87.06 y 87.07); 3) partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05 (en la partida 87.08); y 4) partes y accesorios de vehículos automóviles clasificados en partidas distintas del Capítulo 87 (en particular los capítulos 84 y 85; a este respecto las partidas más pertinentes son 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11, pero también podrán ser pertinentes otras partidas según el tipo de vehículo).

323. No obstante, la clasificación arancelaria (ya sea la que han tratado de hacer valer los reclamantes o la que ha tratado de hacer valer China) no determina el alcance de los productos abarcados en el ámbito de la presente diferencia. Como se ha señalado, los Estados Unidos impugnan la compatibilidad de las medidas con los acuerdos abarcados, y el alcance de los productos comprendidos en la presente diferencia incluye cualesquiera productos que China somete a sus medidas señaladas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

324. Los productos en litigio en el presente caso son todos ellos productos que están, o podrían estar, sujetos a cargas o a requisitos de presentación de informes en el marco de las medidas impugnadas.

325. El artículo 2 del Decreto N° 125 especifica que se podrán imponer cargas a todas las partes de automóviles importadas "que son necesarias para la producción y montaje de vehículos por los fabricantes de automóviles". El artículo 3 especifica que el término "automóviles" incluye vehículos que tengan al menos cuatro ruedas utilizados para transportar pasajeros o carga. El artículo 20 especifica que las partes optativas instaladas en un vehículo están comprendidas en las medidas impugnadas. En consecuencia, el Canadá opina que la mayoría de las partes en litigio en la presente diferencia está comprendida en el Capítulo 87 (especialmente las partidas 87.06, 87.07, y 87.08), y otras partes corresponden particularmente a los capítulos 40 (especialmente 40.11, 40.12, y 40.16), 84 (especialmente las partidas 84.07, 84.08, y 84.09) y 85 (especialmente las partidas 85.01, 85.03, 85.06, 85.07, 85.11 y 85.12).

74. (Reclamantes) Tengan la bondad de formular observaciones acerca de la declaración de China en la nota 129 de su Primera comunicación escrita, que fue hecha en respuesta a la referencia de los reclamantes a la Prueba documental conjunta 25 (página 189).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

326. Dicha declaración confirmaría al parecer que China considera que los juegos de piezas CKD y SKD constan de todas las partes necesarias para fabricar un vehículo. Además, China parece admitir que una combinación significativa de partes necesarias para fabricar un vehículo presentadas al mismo tiempo a la aduana en la frontera se clasificaba como partes antes de su adhesión a la OMC.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

327. La nota 129 de la Primera comunicación escrita de China versa sobre declaraciones acerca de juegos de piezas CKD y SKD hechas en un libro citado por los reclamantes. Las declaraciones en cuestión parecen ser ciertas.

328. Antes de su adhesión a la OMC el 11 de diciembre de 2001, el Gobierno chino no permitía por lo general la importación de juegos de piezas CKD o SKD que contuvieran esencialmente todas las partes necesarias para montar un vehículo completo. No obstante, si un fabricante de automóviles se comprometía a establecer instalaciones importantes de fabricación en China, China autorizaba en ocasiones la importación de los juegos que fueran necesarias para poner en marcha las operaciones.

329. En cuanto a los juegos que no contenían en lo esencial todas las partes necesarias para montar un vehículo completo (por lo que se entiende los juegos que carecen de conjuntos principales como motores y otras partes necesarias para cumplir el criterio de presentar las "características esenciales" de un vehículo automóvil en el sentido de las Reglas Generales de Interpretación y sus notas explicativas), China aplicó derechos de importación a unos tipos que variaban con arreglo a la proporción (40, 60 u 80 por ciento) de sus partes que el fabricante de automóviles obtenía localmente -cuanto más alto fuera el porcentaje de partes obtenidas localmente, tanto más bajos serían los derechos aplicados a las partes importadas-.

330. En la nota 129 de su Primera comunicación, cabe destacar que China no discute la exactitud de tales hechos. Antes bien, China discute que los grupos de componentes mencionados en la fuente puedan o no denominarse "juegos". Ahora bien, que China los denomine o no "juegos" no viene al caso. La fuente respalda la afirmación de los reclamantes de que a los grupos de componentes que se importaban en China antes de la adhesión se les fijaban derechos a unos tipos muy inferiores al correspondiente al vehículo entero, lo que pone nuevamente de relieve que el propósito del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo era garantizar que a los grupos de partes y componentes importados en China después de la adhesión se les fijaran derechos como partes, y no los tipos más elevados como vehículos enteros.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

331. Al no existir una definición general establecida de los términos CKD y SKD, el Canadá no está de acuerdo con China en que se trata de un "uso inapropiado" de esos términos. El Canadá está de acuerdo, como se expone en respuesta a la pregunta 61 a), que las pruebas del trato otorgado por China a los juegos de piezas CKD y SKD antes de la adhesión son limitadas. Como se señala en respuesta a esa pregunta, las propias alegaciones de China sobre el trato de los juegos de piezas CKD son contradictorias.

332. El Canadá también está de acuerdo en que estos términos, tal como se utilizan en la Prueba documental conjunta 25, tienen un alcance más amplio que el término utilizado por los reclamantes, pues al parecer incluyen grupos de partes que no eran suficientes para montar un vehículo entero. Como se analiza en respuesta a la pregunta 33, ello está en consonancia con la definición más amplia

de juegos de piezas CKD o SKD en la rama de producción automovilística. Además, el Canadá entiende que la información básica facilitada por ese autor en el sentido de que se imponía a los juegos de piezas CKD y SKD unos tipos arancelarios más bajos que a los vehículos montados es correcta en cuanto al término en la forma en que se utiliza en la presente diferencia. Ello se debe a que, incluso si prácticamente todas las partes necesarias para montar un vehículo se importaban en una expedición y llegaban juntas a la frontera (es decir, un juego de piezas CKD o SKD en la forma en que se utiliza el término en la presente diferencia), se imponía a dichas partes un tipo arancelario para juegos de piezas CKD o SKD con menos del 40 por ciento de contenido nacional. Aunque el tipo era más elevado que el aplicado a las partes utilizadas en vehículos fabricados con mayor contenido nacional, era no obstante inferior al tipo arancelario aplicado a vehículos importados totalmente montados.

75. (Todas las partes) ¿Existen diferencias entre los juegos de piezas CKD y los juegos de piezas SKD? De ser así, sírvanse explicarlas.

Respuesta de China

333. Como China ha explicado en respuesta a la pregunta 69, y se demuestra en respuesta a esa pregunta, los juegos de piezas CKD y SKD son diferentes en cuanto al grado de montaje previo. Un juego de piezas SKD es un juego de piezas CKD que tiene diversas partes y componentes con un grado más avanzado de montaje.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

334. La diferencia entre los conceptos reside en el distinto grado de montaje y fabricación, o "ajuste y equipamiento" si se utiliza la expresión específica empleada en el Capítulo 87 del SA. Un juego de piezas CKD es un juego "completamente desmontado" en el que se ha ajustado o equipado nada o muy poco, mientras que un juego de piezas SKD, o "juego parcialmente desmontado", consiste en combinaciones de partes montadas, ajustadas, equipadas y/o elaboradas que, juntas, constituirían un vehículo completo. Nos remitimos también a la respuesta facilitada a la pregunta 47.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

335. Tengan la bondad de consultar la respuesta a la pregunta 69 *supra*.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

336. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 33. Sin embargo, el Canadá no cree que esta diferencia sea importante a los efectos de la presente diferencia.

76. (China) El párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125 se refiere a "importaciones de juegos de piezas CKD o SKD con la finalidad de montar vehículos". ¿Acaso se importan juegos de piezas CKD o SKD para finalidades que no sean el montaje de vehículos? De ser así, ¿en qué consisten esas finalidades?

Respuesta de China

337. Los juegos de piezas CKD y SKD no se importan con otra finalidad que la de su montaje en vehículos automóviles.

77. (*China*) Para respaldar el argumento de elusión, China sostiene en el párrafo 21 de su Primera comunicación escrita que "desde la adopción de las medidas impugnadas, los fabricantes de automóviles han confirmado que unos 120 de los aproximadamente 500 modelos de vehículos que han cumplido el proceso de evaluación ... se montan a partir de partes y componentes importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil".

De esos procesos de evaluación, ¿cuántos estaban relacionados con importaciones efectuadas por el fabricante y cuántos con las efectuadas por el proveedor? ¿Cuántos estaban relacionados con importaciones de juegos de piezas CKD o SKD? ¿Cuántos fueron impugnados por el fabricante al amparo de las actuaciones previstas en el artículo 12 del Anuncio N° 4? ¿Cuántos fueron impugnados por el fabricante en los tribunales de China?

Respuesta de China

338. Al 1° de mayo de 2007, la CGA ha verificado 713 modelos de vehículos; respecto de 130 de ellos se ha verificado que son montados a partir de partes y componentes importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. China no está segura de lo que se quiere decir cuando se pregunta: "De esos procesos de evaluación, ¿cuántos estaban relacionados con importaciones efectuadas por el fabricante y cuántos con las efectuadas por el proveedor?" Las evaluaciones son llevadas a cabo por los fabricantes de automóviles en relación con los modelos de vehículos que montan. No las realizan los proveedores de partes. Si lo que se pretende preguntar es cuántos modelos de vehículos registrados llevan partes importadas que son importadas *exclusivamente* por terceros proveedores (y ninguna por el propio fabricante), la respuesta es que existen 15 de dichos modelos, tratándose todos ellos de autobuses.

339. Ninguno de los procesos de evaluación se ha referido a juegos de piezas CKD o SKD. Como ha señalado China, los fabricantes de automóviles importan juegos de piezas CKD/SKD como vehículos automóviles, de conformidad con la RGI 2 a).

340. Ninguno de los procesos de evaluación ha sido impugnado por el fabricante al amparo del artículo 12 del Anuncio N° 4, y ninguno ha sido impugnado en los tribunales.

B. NATURALEZA DE LAS MEDIDAS

78. (*Todas las partes*) Sírvanse formular observaciones sobre el argumento siguiente que figura en el párrafo 14 de la declaración oral de Australia en calidad de tercero, hecho en relación con la alegación por China de que una carga que se imponga después del momento o del lugar de la importación puede no obstante ser una carga en frontera si está relacionada con una *obligación que nace en el momento de la importación*:

"Presumiblemente, en un intento de establecer un nexo con la importación, las medidas en litigio incluyen una declaración formulada en el momento de la importación. Sin embargo, esta declaración parece estar totalmente centrada en el modo en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en los contenidos de una expedición en el momento de la importación. ... Por consiguiente ... la *obligación nace en el ámbito interno*, después de que el vehículo ha sido fabricado." (sin cursivas en el original)

Respuesta de China

341. China ha contestado a lo que es en esencia el mismo argumento en respuesta a la pregunta 54. Las respuestas de China a las preguntas 79 y 134 *infra* también guardan relación con esta pregunta. En síntesis, el proceso aduanero que China ha establecido en el marco de las medidas impugnadas sirve para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están vinculadas entre sí por su montaje común en un vehículo automóvil terminado. La obligación de pagar los derechos de aduana no "nace en el ámbito interno"; nace con motivo de la importación de expediciones múltiples de partes y componentes que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. La obligación del fabricante de automóviles de pagar dicho derecho de aduana nace con motivo de la importación de un grupo de partes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, tanto si importa tales partes en una sola expedición o en expediciones múltiples.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

342. Las Comunidades Europeas están totalmente de acuerdo con el argumento que figura en el párrafo 14 de la declaración oral de Australia en calidad de tercero. A este respecto, las Comunidades Europeas se remiten a los ejemplos presentados en el párrafo 66 de su Primera comunicación escrita, que ilustran con claridad que la carga adicional del 15 por ciento sobre las partes de automóviles no depende de la importación de la parte, sino de la utilización que se dé a dicha parte en China. Si un Miembro de la OMC pudiera transformar una medida activada por el uso interno de productos importados en una medida en frontera por el simple método de imponer una declaración en la frontera, se privaría totalmente de sentido al artículo III del GATT.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

343. Los Estados Unidos están de acuerdo con esta declaración, y creen que dicha posición es coherente con el razonamiento de los Estados Unidos que demuestra que las cargas de China son interiores, y no derechos de aduana.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

344. El Canadá está de acuerdo con la declaración de Australia, y a ese respecto remite al Grupo Especial a los párrafos 65 y 66 de la Primera comunicación escrita del Canadá, en los que se explica de qué forma la obligación nace en el ámbito interno en el marco de las medidas impugnadas.

79. (China) Si un país exigiera a los minoristas que importan determinadas mercancías que declarasen en el momento y en el lugar de la importación si venderían posteriormente dichas mercancías en el ámbito interno, ¿se consideraría que un impuesto sobre las ventas recaudado eventualmente con carácter interno después de la venta de esas mercancías es un impuesto interior, sólo porque está relacionado con una "obligación que nace en el momento de la importación"? ¿Sería su respuesta otra si, además de la declaración en la frontera, el minorista estuviera también obligado a depositar una fianza?

Respuesta de China

345. Las respuestas concisas a estas preguntas son "no" y "no". De hecho, estas preguntas ilustran perfectamente el error de la tesis de los reclamantes de que China está tratando de crear una escapatoria en el artículo III.

346. China ha recalcado en repetidas ocasiones que no adopta la posición de que un Miembro de la OMC pueda imponer cualquier carga como obligación nacida de la importación, y evadir de ese modo las disciplinas del artículo III. Se trata de un argumento ficticio que los reclamantes han intentado atribuir a China. En el ámbito del artículo II, la indagación pertinente es si se trata de una carga que el Miembro puede imponer con motivo de la importación del producto, de conformidad con su Lista de concesiones y demás obligaciones en el marco de la OMC. Como ha explicado China en respuesta a otras preguntas, es compatible con el artículo II imponer dichas cargas después del momento o del lugar de la importación, siempre que la carga esté relacionada con una obligación que nació con motivo de la importación del producto.

347. Con esto, China llega una vez más a lo que considera la cuestión central de la presente diferencia: ¿Está permitido de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, y con arreglo a la práctica de otros Miembros de la OMC, clasificar como "vehículo automóvil" expediciones múltiples de partes y componentes que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil? China ha explicado extensamente su posición de que se trata de una interpretación válida del término "vehículo automóvil" de conformidad con las normas y prácticas aduaneras internacionales. Así pues, las medidas impugnadas dan por resultado la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que China puede imponer con motivo de la importación del producto.

348. La declaración que los importadores efectúan en el momento de la importación, y la fianza que están obligados a depositar, son tan sólo elementos del régimen aduanero que China ha adoptado para dar efecto a esta interpretación válida del término "vehículos automóbiles" tal como figura en la Lista de concesiones de China. No es la declaración ni la fianza la que confiere validez al derecho en el marco del artículo II. Lo que la otorga validez es que refleja una interpretación correcta del término "vehículos automóbiles".

80. (Reclamantes) ¿Considerarían los reclamantes que el pago por el fabricante de vehículos de la carga del 25 por ciento sobre juegos de piezas CKD y SKD en la frontera, como se prevé en el artículo 2 del Decreto N° 125, se puede caracterizar como una "medida en frontera" o un "derecho de aduana propiamente dicho"? Si la respuesta es afirmativa, ¿sería procedente que el Grupo Especial examinase este caso específico en el marco del artículo II del GATT?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

349. Siempre que se utilicen en ese contexto los procedimientos aduaneros ordinarios, las Comunidades Europeas están de acuerdo en que sería procedente que el Grupo Especial examinase este caso específico en el marco del artículo II del GATT. En consecuencia, la cuestión sería si está en conformidad con el artículo II del GATT clasificar los juegos de piezas CKD y SKD siempre y automáticamente como vehículos completos. Como se expone en el párrafo 275 de la Primera comunicación escrita de las CE, una clasificación general y automática de tal índole no sería compatible con las obligaciones de China emanadas del artículo II.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

350. Si la empresa acepta pagar una carga del 25 por ciento respecto de un juego de piezas CKD o SKD en la frontera, los demás aspectos de las medidas de China (como la verificación del contenido local) no serían de aplicación. En el presente caso limitado, la carga parecería ser un derecho de aduana. En consecuencia, la cuestión sería si está en conformidad con el artículo II del GATT de 1994 clasificar los juegos de piezas CKD y SKD siempre y automáticamente como vehículos completos, sin tener en cuenta, por ejemplo, si la terminación del vehículo entero entraña solamente

operaciones de montaje. Además, los Estados Unidos sostiene que dicho trato arancelario de los juegos de piezas CKD/SKD es incompatible con las obligaciones contraídas por China con arreglo al párrafo 93 del informe del Grupo Especial.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

351. En el caso de que a un juego de piezas CKD o SKD se le imponga una carga del 25 por ciento sobre la base de la condición en que llega a la frontera, es decir, se observen procedimientos aduaneros habituales, el Canadá está de acuerdo en que es procedente que el presente caso se considere de conformidad con el artículo II del GATT. Dicho examen incluiría, por ejemplo, una evaluación de si se podría o no afirmar correctamente que el juego de piezas CKD o SKD concreto posee "las características esenciales" de un vehículo automóvil, y si se impuso el tipo arancelario debido.

81. (Canadá) En el párrafo 11 de su declaración oral, el Canadá afirma que "existen reglas claras en el comercio internacional para evaluar mercancías en el momento de la importación. Dichas reglas reconocen que tiene que haber flexibilidad respecto de la importación en la frontera ..." (sin cursivas en el original). Tengan la bondad de explicar cuáles son esas reglas claras.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

352. Dichas reglas son las que rigen el Sistema Armonizado, con inclusión del *Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías* y las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado. Están comprendidas las Notas y las Notas explicativas del Sistema Armonizado. También pueden ser pertinentes las decisiones del Comité del Sistema Armonizado de la OMA.

82. En el párrafo 4 de su declaración oral, China aludió a un ejemplo de un fabricante de automóviles cuyas importaciones de partes y componentes proceden "de sus propias filiales y de un solo país" (sin cursiva en el original).

a) **(China) ¿Podría aclarar China si las medidas de que se trata se aplican únicamente a importaciones de partes de automóviles procedentes de empresas afiliadas al fabricante de automóviles importador y de un solo país? De ser así, sírvanse especificar las disposiciones pertinentes de las medidas de que se trata; y**

Respuesta de China

353. Las medidas no se aplican únicamente a las importaciones de partes de automóviles procedentes de empresas afiliadas al fabricante de automóviles importador y de un solo país. China se refirió a este ejemplo específico en su declaración inicial solamente para ilustrar las posiciones de los reclamantes en la presente diferencia.

b) **(Todas las partes) El Canadá alude a factores como el "origen" de las partes importadas, "quién" compra dichas partes, y si hubo una investigación anterior (párrafo 24 de la declaración oral del Canadá) y "el momento de las expediciones y su frecuencia" (párrafo 34 de la declaración oral del Canadá). Sírvanse explicar si esos factores son o no pertinentes al examen de la naturaleza de las medidas impugnadas y, en caso afirmativo, en qué medida lo son.**

Respuesta de China

354. Estas declaraciones del Canadá son sumamente pertinentes para lo que a juicio de China constituye la cuestión central en la presente diferencia. El Canadá ha reconocido en la práctica que los Miembros de la OMC *pueden* aplicar los principios de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes, en consonancia con las reglas del Sistema Armonizado. En opinión del Canadá, se trata de una cuestión de la *forma* en que las autoridades aduaneras proceden a hacerlo. Es decir, el Canadá cree al parecer que no es una cuestión de *posibilidad*, sino de *forma*.

355. Se trata de una concesión trascendental por parte del Canadá. Una vez que se admite que la OMA ha interpretado la RGI 2 a) en el sentido de que permite su aplicación a expediciones múltiples de partes y componentes conexos, y una vez que se admite que otros Miembros de la OMC han adoptado un criterio similar para resolver la relación entre artículos completos y partes de dichos artículos, los reclamantes *deben reconocer* que las autoridades aduaneras pueden concebir y aplicar procedimientos aduaneros para alcanzar ese resultado. Además, los reclamantes deben reconocer que estos procedimientos aduaneros guardan relación con la aplicación y ejecución de derechos de aduana que los Miembros pueden imponer con motivo de la importación de partes y componentes que presentan las características esenciales del artículo completo. Dichos procedimientos están pues comprendidos en el ámbito del artículo II del GATT de 1994.

356. Una vez que se han dejado claros estos aspectos importantes, la presente diferencia pasa a referirse fundamentalmente a los procedimientos aduaneros específicos que China ha adoptado para resolver la relación de clasificación entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles. China estima que el Decreto N° 125 establece un régimen aduanero abierto, transparente y previsible para determinar lo que el Canadá ha denominado la "realidad comercial" subyacente a expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles.⁵⁹ Como ha explicado China, este régimen determina si múltiples expediciones de partes y componentes están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente en un modelo de vehículo específico. De esta forma, el régimen determina si expediciones múltiples de partes y componentes equivalen a una sola expedición de partes y componentes que China habría clasificado como un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a).

357. En cuanto a los factores específicos que cita el Canadá, el aspecto crucial es que China *efectúa* lo que el Canadá denomina una "investigación". He ahí la finalidad del proceso de evaluación y verificación -"investigar" si un fabricante de automóviles importa partes y componentes para un modelo de vehículo específico que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil-. Por lo que se refiere al "origen" de las partes importadas, China no entiende la razón de que sea pertinente a la cuestión de si un fabricante de automóviles ha importado partes y componentes en expediciones múltiples que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.⁶⁰ En cuanto a "quién" compra las partes y componentes importados, China no está segura de a qué se refiere el Canadá. Si el Canadá se está refiriendo a la aplicación del Decreto N° 125 a partes y componentes que fueron importados por terceros proveedores, China aborda esa cuestión en respuesta a la pregunta 83. Por último, en cuanto al "momento de las expediciones o su frecuencia", China tampoco entiende por qué sería pertinente para determinar si un fabricante de automóviles ha importado partes y componentes en expediciones múltiples que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

⁵⁹ Véase China - Prueba documental 22.

⁶⁰ De hecho, como China indica en respuesta a la pregunta 112, la decisión del Comité del SA señala que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples no es una cuestión de normas de origen.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

358. Estos factores demuestran que las medidas chinas son mucho más amplias que las cargas contra la "elusión" que fueron examinadas en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Por lo tanto, deben estar comprendidas *a fortiori* en el alcance del artículo III del GATT.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

359. En su declaración inicial, el Canadá respondía a la premisa de China de que su medida estaba destinada a impedir que los importadores, que utilizaban la práctica de importar juegos de piezas CKD, evadieran el arancel aplicado a vehículos enteros dividiendo el juego de piezas CKD en dos cajas distintas. Como han señalado los Estados Unidos, la tesis del argumento de China es errónea: las operaciones modernas de fabricación a plena escala no se dedican a importar juegos de piezas CKD; antes bien, en cualquier caso, los fabricantes compran expediciones de partes a granel procedentes de varias fuentes. Y nada de lo dispuesto en las medidas de China se limita o está dirigido a un fabricante hipotético que está fraccionando una expedición CKD en dos o más cajas separadas.

360. Cabe presumir que si una autoridad aduanera participara en una investigación para determinar si un importador se dedicaba a dicha práctica, podría examinar factores como los que se señalan en la pregunta *supra*. Ahora bien, las medidas de China no están dirigidas a esas prácticas y -como ha señalado correctamente el Canadá- el hecho de que las medidas de China no tengan en cuenta esos factores demuestra además que dichas medidas no estaban de hecho destinadas a impedir la presunta práctica de dividir un juego de piezas CKD en cajas distintas.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

361. La razón principal para citar esos factores específicos en el párrafo 24 de la declaración oral del Canadá es demostrar que las medidas chinas son más amplias que las cargas contra la "elusión" en litigio en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. En ese asunto, las cargas estaban destinadas a prevenir la "elusión" de derechos antidumping. Los derechos antidumping iniciales y las cargas contra la elusión se establecieron a raíz de una investigación, y se aplicaban únicamente a determinadas empresas que importaban productos de un país concreto.⁶¹

362. Estos factores son pertinentes al examen de las presentes medidas de dos formas. En primer lugar, son pertinentes porque se constató que incluso las cargas más específicas examinadas en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, que estaban vinculadas directamente a derechos antidumping concretos, eran cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III.

363. En segundo lugar, estos factores guardan relación con el análisis de la defensa de China en el marco del apartado d) del artículo XX. El Canadá acepta que el apartado d) del artículo XX podría utilizarse en principio para justificar cargas interiores necesarias para aplicar medidas aduaneras. Ahora bien, como se analiza en el párrafo 36 de la declaración oral del Canadá, las medidas impugnadas no intentan siquiera orientarse a una conducta concreta. Así pues, incluso si las medidas impugnadas se pudieran justificar al amparo del apartado d) del artículo XX, seguirían siendo arbitrarias y constituirían una restricción encubierta del comercio internacional de partes de automóviles.

⁶¹ Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 2.8 y anexo I.

83. (China) En el párrafo 27 de su declaración oral, los Estados Unidos sostienen que China parece admitir que la imposición de una carga a una parte importada por un tercero es una carga interior y no un derecho de aduana con arreglo a la nota 20 de la Primera comunicación escrita de China. ¿Está China de acuerdo con esa declaración?

Respuesta de China

364. No. China considera que las cargas impuestas a un fabricante de automóviles de conformidad con el artículo 29 del Decreto N° 125 están objetivamente relacionadas con la administración y aplicación de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, ya que guardan relación con la clasificación correcta de las partes y componentes importados como parte de un grupo de partes y componentes importados que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. China señala al respecto que las CE cuentan con medidas para garantizar que los importadores no puedan evadir los derechos que se aplican al artículo completo mediante la utilización de terceros importadores.⁶² El artículo 29 cumple la misma finalidad.

365. China reconoce, sin embargo, que este aspecto concreto del Decreto N° 125 plantea una serie de cuestiones diferentes en relación con la caracterización de la medida en el marco del artículo II. En la mayoría de los casos, las partes importadas que el fabricante de automóviles compra a un tercero proveedor en China ya habrán cumplido las formalidades aduaneras necesarias y no estarán sujetas a control aduanero. En tales casos, las partes y componentes importados se encuentran en libre práctica en China. Como cree que estas consideraciones son importantes para caracterizar este aspecto del Decreto N° 125, China ha invocado específicamente la excepción general del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 para justificar dicha disposición. China cree que, incluso si el Grupo Especial constatará que esta disposición del Decreto N° 125 es una medida interior sujeta a las disciplinas del artículo III, resulta necesaria para lograr el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros de China, con inclusión de su interpretación válida del término "vehículo automóvil".

84. (Reclamantes) El Grupo Especial en el asunto CEE - Piezas y componentes empleó la expresión "por el hecho de que el producto sea importado" (párrafo 5.5). A este respecto, sírvanse formular observaciones sobre la posición de China de que puede interpretarse que la expresión "con motivo de su importación" abarca cargas que los Miembros imponen como condición de la importación de productos de otros países (declaración oral de China, párrafo 25).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

366. Las Comunidades Europeas no creen que el Grupo Especial utilizara la expresión "por el hecho de que el producto sea importado" como criterio jurídico en el asunto CEE - Piezas y componentes. En el párrafo 5.5 del informe del Grupo Especial éste parece citar o como mucho expresar de otra manera los argumentos formulados por la CEE entonces. El criterio real que utilizó el Grupo Especial parece figurar en los párrafos 5.6, 5.7 y 5.8 de su informe.

367. No obstante, las Comunidades Europeas entienden que China pretende ampliar el momento y el lugar en los que normalmente se efectúa la determinación de una obligación aduanera a un momento bastante más allá del momento en que el producto se presenta en aduana en importación e incluso más allá del momento en que el producto se utiliza en el ámbito interno en la fabricación de otros productos. Las Comunidades Europeas discrepan en lo fundamental de esta posición de China. Como China considera que las cargas en cuestión son "derechos de aduana propiamente dichos",

⁶² Véase Primera comunicación escrita de China, párrafo 125.

deben ser pagaderos "al ser importados", no "con motivo de la importación" o "por el hecho de que el producto sea importado". En realidad, las cargas y requisitos administrativos son medidas interiores impuestas con motivo de la utilización de las partes en China. No existe "relación" o "condición" que guarde relación con la importación pese al ostensible vínculo formal presentado con autoridades aduaneras y regímenes aduaneros.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

368. Los Estados Unidos no están de acuerdo con que la expresión "al ser importados", en la primera oración del apartado b) del artículo II, incluye medidas que los Miembros imponen "por el hecho de que el producto sea importado". No existe un fundamento textual o contextual que China haya presentado (o de otra forma) para una interpretación de esa índole. En la medida en que esas oraciones tienen sentidos distintos, la que ha escogido China (y que efectivamente no se utiliza en el GATT) es mucho más amplia, y parece haber sido escogida por China en un intento de argumentar que su carga interior es un derecho aduanero. De hecho, la oración de China ("por el hecho de que") es tan amplia que parecería permitir que un impuesto sobre las ventas interior fuera diferente para productos nacionales y productos importados (porque el impuesto más elevado sobre los productos importados lo sería "por el hecho de que" el producto ha sido importado). Dicha interpretación sería por supuesto inadmisibles porque estaría en conflicto con el párrafo 2 del artículo III (y lo privaría de utilidad).

369. La interpretación sugerida por China también es incompatible con el contexto del párrafo 1 b) del artículo II en su conjunto. La primera oración del párrafo 1 b) del artículo II relaciona la frase "al ser importados" con "derechos de aduana propiamente dichos". La segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II utiliza una expresión más amplia -"aplicados a la importación o con motivo de ésta"- con el concepto muy general de "todos los demás derechos o carga de cualquier clase". Pero la interpretación de China destruiría esa estructura -asociaría (sin razón) la frase posiblemente incluso más amplia "por el hecho de que sea importado" con derechos de aduana propiamente dichos, privando así de efecto a la decisión de los redactores de utilizar el concepto amplio de "a la importación o con motivo de ésta" en asociación con "demás derechos o carga"-.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

370. El Canadá no está de acuerdo con la posición de China de que la oración "por el hecho de que el producto sea importado" coadyuve de alguna forma a examinar las medidas impugnadas. La oración no figura en el texto del artículo II, ni el Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes* adopta la expresión por ser pertinente para interpretar dicho artículo. A juicio del Canadá, el Grupo Especial no empleó la expresión con ningún sentido jurídico. Antes bien, el Grupo Especial se refería solamente a un argumento presentado por la CEE, en el contexto de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II.

371. Incluso si el Grupo Especial hubiera aceptado el argumento de la CEE, y permitido que se impusieran condiciones a la importación de un producto, China no podría recurrir a un argumento similar. La segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II menciona "los demás derechos o carga". Pero China declaró expresamente que adopta la posición de que las cargas previstas en las medidas impugnadas son "derechos de aduana propiamente dichos", *no* "los demás derechos o carga". Véase también la respuesta del Canadá a las preguntas 97, 99 y 100.

372. Otra posible hipótesis es que, aunque China hubiese incluido explícitamente en su Lista una nota que le permitiera imponer condiciones a la importación de partes de automóviles consistentes en "derechos de aduana propiamente dichos", no podría recurrir a ellas para imponer cargas interiores en

contra del artículo III del GATT (que China reconoce que impone en relación con las importaciones de cualquier importador, excepto los fabricantes de automóviles). Los grupos especiales han decidido constantemente que los Miembros no pueden utilizar las condiciones recogidas en una Lista para justificar medidas que por lo demás son incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC.⁶³

85. (Todas las partes) Los reclamantes han presentado sus alegaciones de tal manera que el Grupo Especial estaría obligado a examinarlas en el marco del artículo III y del Acuerdo sobre las MIC únicamente si se considerara que las medidas en litigio son medidas interiores. A su juicio, si hubiera que considerar las medidas como medidas en frontera, ¿seguiría estando obligado el Grupo Especial a analizar las alegaciones de los reclamantes en el marco del artículo III y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC?

A este respecto, ¿revestiría importancia para esta cuestión el hecho de que el Órgano de Apelación (párrafo 211) confirmó la constatación del Grupo Especial en el asunto *CE - Banano III* de que, entre otras cosas, "las medidas en frontera [pueden corresponder] quizás a las [cuestiones] de la cláusula sobre trato nacional" (Informe del Grupo Especial, párrafo 7.176)? Tengan la bondad de explicarlo.

Respuesta de China

373. Por los motivos que China ha explicado, las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito del artículo II porque interpretan y aplican las disposiciones de derechos arancelarios de China respecto de vehículos automóviles, tal como se exponen en su Lista de concesiones. Si el Grupo Especial estuviera de acuerdo con China en que las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II, ello supondría, en opinión de China, que el Grupo Especial no estaría obligado a examinar las alegaciones de los reclamantes en el marco del artículo III y del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

374. China considera que, *en sus respectivos ámbitos de aplicación*, el artículo II y el artículo III del GATT se excluyen mutuamente. La cuestión fundamental consiste en determinar sus respectivos ámbitos de aplicación. El propósito fundamental del artículo III es prohibir que los Miembros discriminen a los productos importados en comparación con el trato que otorgan a los productos nacionales. Sin embargo, uno de los propósitos del artículo II es admitir un tipo específico de discriminación contra productos importados -la imposición de derechos de aduana propiamente dichos dentro de los límites de la Lista de concesiones del Miembro importador-. La discriminación inherente a un derecho de aduana que un Miembro impone válidamente no es una forma de discriminación que esté prohibida con arreglo al artículo III. Si fuera así, el artículo II sería *inútil*; el derecho de imponer derechos de aduana propiamente dichos se otorgaría en el artículo II, únicamente para suprimirlo en el artículo III. Esta interpretación no es compatible con el objeto y fin del GATT y no es compatible con los principios de interpretación efectiva de los tratados.

375. Los informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* ponen de relieve la importancia crítica que reviste definir las respectivas aplicaciones del artículo II y del artículo III en relación con una medida impugnada. En su parte pertinente, el asunto *CE - Banano III* se refería a los procedimientos que las Comunidades Europeas habían adoptado para la asignación de licencias de importación en el marco de su contingente arancelario para banano de terceros países y de banano no tradicional ACP. Con arreglo a dichos procedimientos, se asignó a los "operadores" que

⁶³ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Importaciones de carne de bovino*, L/5099 - 28S/97, adoptado el 10 de marzo de 1981, párrafos 2.2, 4.5-4.6; informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - "Headnote" relativa al azúcar*, L/6514 - S36/386, adoptado el 22 de junio de 1989, párrafo 5.5.

habían comercializado bananos de fuentes de las CE y fuentes tradicionales ACP durante el trienio precedente -los denominados operadores de la "categoría B"- el 30 por ciento de las licencias de importación necesarias para importar bananos de terceros países y de países no tradicionales ACP en el marco del contingente arancelario. El sistema creó un incentivo para que los operadores compraran bananos de las CE y de *países tradicionales ACP* con objeto de aumentar su cuota de importaciones de *terceros países y países no tradicionales ACP* en el marco del contingente arancelario.

376. Reviste una importancia crucial que los procedimientos de distribución de licencias de las CE para bananos de terceros países y banano no tradicional ACP *no guardaban relación con el contingente arancelario que las CE podían mantener*. Las CE podían mantener el contingente arancelario dentro del alcance de sus compromisos en el marco del GATT, y podían mantener un sistema de licencias de importación para dar efecto a dicho contingente. La cuestión en litigio era si los procedimientos de las CE para la *distribución* de dichas licencias, y los criterios de admisibilidad que adoptaron a tal efecto, estaban comprendidos en el alcance de sus derechos y obligaciones en el marco del artículo II. El Órgano de Apelación reconoció esta importante distinción: "Lo que se debate en la presente apelación no es si el párrafo 4 del artículo III es aplicable a *cualquier* prescripción en materia de licencias de importación, como tal, sino si ese párrafo es aplicable al procedimiento y las prescripciones de las CE para la *distribución* de las licencias de importación del banano entre los operadores que tienen derecho a su asignación *dentro* de las Comunidades Europeas."⁶⁴ El Órgano de Apelación constató que los procedimientos de distribución de licencias de importación de las CE "exced[ían] de las prescripciones en materia de licencias de importación necesarias para la administración del contingente arancelario para banano de terceros países y banano no tradicional ACP o para aplicar las prescripciones del Convenio de Lomé en relación con la importación de banano".⁶⁵

377. En la medida en que guarda relación con la presente diferencia, el asunto *CE - Banano III* respalda la tesis de que las leyes o reglamentos que adopte un Miembro para aplicar y hacer cumplir una medida que está *autorizado* a mantener con motivo de la importación de un producto (como la imposición de un derecho de aduana o la administración de un contingente arancelario), con inclusión de cualquier elemento de dichas leyes o reglamentos, deben *guardar relación* con ese propósito. Eso es lo que quiso dar a entender el Grupo Especial cuando declaró que "las medidas en frontera [pueden corresponder] quizás a las [cuestiones] de la cláusula sobre trato nacional".⁶⁶ Como declaró el Grupo Especial, el "solo hecho" de que los criterios de distribución que favorecían la compra de banano de las CE y banano tradicional ACP estuvieran incluidos en una medida que ostensiblemente guardaba relación con la administración del contingente arancelario no determinaba que los criterios de distribución estuvieran o no sujetos a las disciplinas del artículo II o del artículo III.⁶⁷ Lo que

⁶⁴ *CE - Banano III* (Órgano de Apelación), párrafo 211.

⁶⁵ *Ibid.* La distinción había sido reconocida por el Grupo Especial. Éste declaró que "es preciso distinguir entre el simple requisito de presentar una licencia al efectuar la importación de un producto y los procedimientos aplicados por las CE en el contexto de la asignación de licencias, que son leyes internas, reglamentos y requisitos que afectan a la venta de productos importados en el mercado interior". *CE - Banano III* (Grupo Especial), párrafo 7.177. El Grupo Especial declaró que "aunque las licencias son una condición para la importación de plátanos en las CE a los tipos de los derechos de aduana aplicables a las importaciones comprendidas en el contingente, constatamos que la *administración* de los procedimientos de distribución de licencias y los criterios seguidos para determinar qué operadores tienen *derecho* a su asignación forman parte de la legislación *interna* de las CE. ... Por consiguiente, el argumento [de las CE] de que los procedimientos para el trámite de licencias no corresponden al ámbito de aplicación de la cláusula de trato nacional del GATT no puede, a nuestro juicio, ser defendido ..." *Ibid.*, párrafo 7.178 (sin la frase entre corchetes en el original).

⁶⁶ *CE - Banano III* (Grupo Especial), párrafo 7.176.

⁶⁷ *CE - Banano III* (Grupo Especial), párrafo 7.177.

importaba, como confirmó el Órgano de Apelación en su informe, era si este aspecto de la medida constituía o no un elemento de la administración de la medida en frontera válida (el contingente arancelario), y comprendido por tanto en el alcance del artículo II, o si este aspecto de la medida servía en cambio para afectar a la venta, la distribución o la utilización del producto en el mercado interior.⁶⁸

378. Como ha demostrado China, las medidas impugnadas aplican y hacen cumplir una interpretación válida de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, de manera compatible con las reglas de Sistema Armonizado y las prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares. A diferencia de las medidas en litigio en el asunto *CE - Banano III*, las medidas guardan relación con la observancia de los derechos y obligaciones de China en el marco del artículo II, puesto que definen las condiciones en las que China considerará que las importaciones de expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles equivalen a la importación de un vehículo automóvil, con arreglo a los principios de la RGI 2 a). Así pues, las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II, y no están sujetas a las disciplinas del artículo III.

379. La misma conclusión se extrae en relación con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*. De conformidad con dicha disposición, ningún Miembro aplicará "ninguna MIC que sea incompatible con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994". Como las medidas impugnadas no están comprendidas en el ámbito del artículo III ni en el del artículo XI del GATT, no están sujetas a las disciplinas del *Acuerdo sobre las MIC*.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

380. Las Comunidades Europeas no creen que hayan presentado sus alegaciones al amparo del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de forma que exija que el Grupo Especial decida en primer lugar si las medidas en litigio han de ser consideradas medidas interiores o no. De hecho, las Comunidades Europeas declararon explícitamente en los párrafos 13 y 21 de su declaración oral que un análisis de conformidad con el *Acuerdo sobre las MIC* no exige tal examen preliminar *ex ante*. Es China quien ha decidido fundamentar su defensa en la premisa de que el Grupo Especial debe decidir en primer lugar si las medidas en litigio son medidas interiores o en frontera.

381. Las Comunidades Europeas consideran que la constatación del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* es pertinente a este contexto. China considera al parecer que la descripción general de una medida como "medida en frontera" o "carga en frontera" excluye automáticamente un análisis de dicha medida en el marco del artículo III del GATT y/o del *Acuerdo sobre las MIC*. Es decir, China parece argumentar que una "medida en frontera" en el caso que nos ocupa equivale a "sujeta al artículo II del GATT". Las Comunidades Europeas consideran que una medida que trata de ser operativa ostensiblemente en frontera pero que en realidad se aplica en el ámbito interior está sujeta a un análisis en el marco del artículo III del GATT y del *Acuerdo sobre las MIC*.

⁶⁸ No se trata por lo tanto, como los Estados Unidos parecieron sugerir en la primera reunión sustantiva, de que puede analizarse la conformidad de cada aspecto de una medida con el artículo II y con el artículo III. En tanto que una medida, o alguno de sus aspectos, da efecto a una forma de discriminación que un Miembro puede aplicar de conformidad con el artículo II, ese mismo elemento de discriminación no puede ser impugnado en virtud del artículo III. Por ejemplo, cuando un Miembro exige que un importador mantenga determinados registros en relación con productos importados a efectos de la administración de las aduanas, esa "discriminación" de los productos importados no está sujeta a las disciplinas del artículo III. Se trata simplemente de un aspecto de la administración y aplicación de la "discriminación" que el Miembro tiene derecho a imponer dentro del alcance de sus compromisos de conformidad con el artículo II.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

382. Como ya subrayaron en su declaración oral, los Estados Unidos no pretendían que su Primera comunicación indicara que el artículo III y el Acuerdo sobre las MIC únicamente se aplican si la carga de China es interior, en lugar de tratarse de un derecho de aduana. Al contrario, los Estados Unidos sostienen que con independencia de que la carga se considere o no una carga interior o un derecho de aduana, las medidas constituyen una infracción directa de los párrafos 4 y 5 del artículo III, y del Acuerdo sobre las MIC. Los umbrales o máximos establecidos por las medidas de China tienen que cumplirse para poder evitar el aumento en 15 puntos porcentuales de la carga sobre partes de automóviles importadas. Así pues, los fabricantes tienen un considerable incentivo para comprar partes locales, lo que da por resultado un trato menos favorable de conformidad con el párrafo 4 del artículo III, una prescripción de mezcla de conformidad con el párrafo 5 del artículo III, y una obligación de contenido local prohibida de conformidad con el Acuerdo sobre las MIC.

383. El párrafo 211 del asunto *CE - Banano III* apoya directamente este argumento. En esa diferencia, el Órgano de Apelación explicó lo siguiente:

"211. Lo que se debate en la presente apelación no es si el párrafo 4 del artículo III es aplicable a cualquier prescripción en materia de licencias de importación, como tal, sino si ese párrafo es aplicable al procedimiento y las prescripciones de las CE para la distribución de las licencias de importación del banano entre los operadores que tienen derecho a su asignación dentro de las Comunidades Europeas. Los procedimientos y prescripciones en materia de licencias de las CE incluyen las normas relativas a las categorías de operadores, en virtud de las cuales se asigna a operadores que comercializan banano comunitario o tradicional ACP el 30 por ciento de las licencias que permiten la importación de banano de terceros países y no tradicionales ACP, y las normas relativas a la realización de determinadas funciones, con arreglo a las cuales las licencias de las categorías A y B se distribuyen entre los operadores en función de sus actividades económicas como importadores, empresas que tramitan su despacho a libre práctica o maduradores. Esas normas exceden de las prescripciones en materia de licencias de importación necesarias para la administración del contingente arancelario para banano de terceros países y banano no tradicional ACP o para aplicar las prescripciones del Convenio de Lomé en relación con la importación de banano. Responden, entre otros, al objetivo de establecer una intersubvención en favor de los distribuidores de banano comunitario (y ACP) y de garantizar a los maduradores comunitarios de banano una parte de las rentas contingentarias. Se trata por tanto de normas que afectan a 'la venta, la oferta para la venta, la compra ... en el mercado interior' en el sentido del párrafo 4 del artículo III, y, por lo tanto, de normas comprendidas en el ámbito de aplicación de esa disposición. En consecuencia, compartimos la conclusión del Grupo Especial al respecto."

384. Como expuso el Órgano de Apelación, las medidas de las CE (prescripciones en materia de licencias) eran medidas en frontera, pero los criterios de asignación de las licencias afectaban a la venta, la oferta para la venta, y la compra en el sentido del párrafo 4 del artículo III. El análisis en la presente diferencia es el mismo: incluso si se considera que las cargas de China son derechos de aduana, el hecho de que su cuantía esté supeditada a la cantidad de contenido local que utilice el fabricante afecta a la venta, la oferta para la venta, y la compra de partes importadas y nacionales en el mercado interior. Así pues, están sujetas a análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III. Además, como las medidas favorecen a los fabricantes que utilizan una cantidad de partes nacionales que

cumple los umbrales de China, otorgan por ello un trato menos favorable a las partes importadas e infringen pues las obligaciones de China con arreglo al párrafo 4 del artículo III.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

385. El Canadá no considera que quepa interpretar que cualquier aspecto de las medidas excluye un análisis con arreglo al artículo III o al Acuerdo sobre las MIC. El Canadá ya ha aludido al reconocimiento por China de que las cargas impuestas a las partes importadas en China por todo el que no sea un fabricante de automóviles son cargas interiores. No cabe duda de que dichas cargas se examinarían en el ámbito del artículo III del GATT y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Dicho eso, una medida en frontera que impone una carga en el momento de la importación, de conformidad con la Lista de China, estaría comprendida en el ámbito del artículo II. No se precisaría un análisis en el marco del párrafo 2 del artículo III.

386. Las cargas *administrativas* impuestas por las medidas a las partes de automóviles importadas tienen que evaluarse en el marco del párrafo 4 del artículo III. No hace al caso el lugar en que se aplique la carga. El Canadá sugiere que, al analizar las prescripciones administrativas que prevén las medidas impugnadas, no es necesario formular una determinación preliminar de si dichas prescripciones son "medidas en frontera" o "medidas interiores" antes de examinar si violan los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT.

387. Sí. El Órgano de Apelación reconoció que el artículo III del GATT podría aplicarse a medidas descritas por lo demás como "medidas en frontera", cuando exceden de las prescripciones necesarias para administrar regímenes aduaneros ordinarios, y afectan a "la venta, la oferta para la venta, la compra, ... en el mercado interior" en el sentido del párrafo 4 del artículo III.⁶⁹ El Canadá estima que las medidas impugnadas exceden de todo aspecto característico de una carga en frontera consolidada en la Lista o de un régimen aduanero y niegan el trato nacional a los productos importados, como se expone en los párrafos 44 a 64 y 102 de la Primera comunicación escrita del Canadá.

86. (Comunidades Europeas) China sostiene que las medidas impugnadas, que ha adoptado para impedir la elusión de sus derechos arancelarios para vehículos automóviles, funcionan sobre la misma base que la medida antielusión de las CE que fue revisada como consecuencia de las constataciones del Grupo Especial en el asunto CEE - Piezas y componentes. (Primera comunicación escrita de China, párrafos 57-61.) Sírvanse formular observaciones detalladas sobre esta declaración, con inclusión de las diferencias y similitudes entre las medidas impugnadas y las medidas antiguas y revisadas de la CEE relacionadas con el asunto CEE - Piezas y componentes.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

388. El Grupo Especial no está examinando las normas antidumping de las Comunidades Europeas. En cualquier caso, las Comunidades Europeas consideran que la premisa del argumento de China está viciada en lo fundamental. Incluso si se llegara a considerar (*quod non*) que las medidas chinas aplican derechos de aduana, tratar de sacar de las normas de las CE en materia de antielusión de medidas antidumping o cualquier otra materia unos principios generales que legitimen las reglas antielusión de los derechos de aduana sería totalmente improcedente. Las medidas antidumping están sujetas a obligaciones enteramente distintas en el ámbito de los acuerdos abarcados que están

⁶⁹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997, párrafo 211.

definidas en el artículo VI del GATT y en el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994. Además, la Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión adoptada por el Comité de Negociaciones Comerciales el 15 de diciembre de 1993 explícitamente reconoce que no se han definido normas uniformes sobre la antielusión de las medidas antidumping. Así pues, toda comparación está forzosamente comprometida por este problema fundamental de la premisa de comparación.

389. Si se pasa por alto este problema muy fundamental de la comparación, tal vez exista una similitud muy general entre las antiguas medidas de la CEE que fueron objeto del informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes* y las medidas chinas en el sentido de que la determinación definitiva sobre los derechos aplicables se efectuó después de las operaciones de montaje.

390. Con arreglo a las nuevas reglas contra la elusión de las medidas antidumping, los posibles derechos antidumping sobre las partes se impondrán en la frontera y no cuando estén montadas en el producto acabado.

391. Nos remitimos también a la respuesta a la pregunta 132.

87. (Todas las partes) Habida cuenta del texto de los artículos I, II y III, así como de la Nota interpretativa al artículo III, del GATT, ¿qué importancia reviste, en su opinión, el momento y el lugar precisos de la percepción de una carga, o la aplicación de una ley o de un reglamento, para la caracterización de dicha carga o de dicha ley o reglamento?

Respuesta de China

392. Con la posible excepción de la Nota interpretativa al artículo III, China no considera que los derechos y obligaciones de los Miembros de la OMC enunciados en los artículos I, II, y III del GATT se definan por remisión al momento y el lugar precisos en que se percibe una carga, o se aplica una ley o un reglamento. Ninguno de dichos artículos contiene terminología que esté directa o necesariamente vinculada al *momento* o el *lugar* en que se adopta la medida. Al contrario, en dichos artículos se emplean varias formulaciones distintas para describir los tipos de medidas con las que guardan relación las disposiciones pertinentes, y todas ellas parecen referirse al *acontecimiento* o la *condición* que activa el derecho o la obligación. Por ejemplo:

- El párrafo 1 del artículo I se refiere a "los derechos de aduana y cargas *de cualquier clase* impuestos a las importaciones ..., o en relación con ellas", y alude igualmente a "todos los reglamentos y formalidades *relativos a las importaciones* ...".
- El párrafo 1 b) del artículo II se refiere a derechos de aduana propiamente dichos impuestos a productos "*al ser importados* en el territorio", y se refiere también a "los demás derechos o carga *de cualquier clase* aplicados a la importación o con motivo de ésta ...".
- El párrafo 2 del artículo II se refiere a las cargas que los Miembros podrán imponer "*en cualquier momento sobre la importación* de cualquier producto ...". Se trata de una formulación particularmente interesante, ya que parece desligar la noción de tiempo del *proceso* de "importación", término que se emplea en todo el texto de los artículos I y II.

- Los párrafos 2 y 4 del artículo III se refieren ambos a "los productos del territorio de toda parte contratante *importados* en el territorio de cualquier otra parte contratante ...".

393. En opinión de China, el tema común que comparten estas diversas disposiciones, en la medida en que puede discernirse un tema común, son las nociones de *importación* e *importado[s]* como los acontecimientos o condiciones que activan el derecho o la obligación sustantivos. Por una parte están los derechos y obligaciones que el Miembro tiene respecto de los productos de otros Miembros con motivo de, o como condición de, la "importación" de esos productos. Por la otra están los derechos y obligaciones que el Miembro tiene respecto de los productos de otros Miembros con motivo de, o por el hecho de que, hayan sido "importados" en el territorio de ese Miembro. El momento o el lugar en el que ocurra el acontecimiento (o sea, la percepción de la carga, o la aplicación de la ley o reglamento) no es importante para esta distinción; lo que importa es el acontecimiento o la condición que dio origen al derecho o la obligación correspondiente.⁷⁰

394. Esta distinción exige conocer lo que entraña el proceso de "importación", así como lo que significa que los productos sean "importados". China ha tratado ya de presentar sus opiniones acerca de esta distinción, principalmente en relación con sus respuestas a las preguntas 37 y 55. En síntesis, China considera que el proceso de "importación" está terminado, y que las mercancías han sido "importadas", una vez que se han cumplido todas las formalidades aduaneras necesarias en relación con la importación de esas mercancías, y éstas ya no están sujetas a control aduanero. Como China ha subrayado en respuesta a otras preguntas, incluida la pregunta 79, los Miembros de la OMC no pueden imponer *cualquier* carga a productos importados, o aplicar *cualquier* tipo de medida contra productos importados, por el solo hecho de que sea percibida o aplicada como parte del proceso de "importación". Una vez más, China considera que lo que reviste importancia es si la medida es una medida que el Miembro puede imponer con motivo de, o como condición de, la importación del producto.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

395. El momento y el lugar precisos de la percepción de una carga, o de la aplicación de una ley o reglamento, pueden ser pertinentes a la caracterización de dicha carga o de dicha ley/reglamento con arreglo a los artículos I, II y III del GATT. No se puede ofrecer una respuesta "cuantitativa" que sea de aplicación general. No obstante, el pago efectivo de una carga, es decir, la transferencia del dinero por razón de la importación de una mercancía, puede ocurrir después de la importación, pero la determinación de la cuantía debida debe efectuarse en el momento de la importación.

⁷⁰ Como se ha señalado, la única excepción posible de esta observación es la Nota al artículo III, que se refiere a un impuesto interior o una medida reglamentaria que se aplique al producto importado y al producto nacional similar, y que haya de ser "percibido o impuesto, en el caso del producto importado, en el momento o en el lugar de la importación ...". Ahora bien, incluso esta referencia a "el momento o [] el lugar de la importación" es en sí misma ambigua, ya que exige no obstante un conocimiento de lo que entraña la importación, el momento en que ocurre, y el lugar en que ocurre. Como ha tratado de demostrar China (por ejemplo, en respuesta a la pregunta 55), el proceso de "importación" (o "despacho de aduana") no termina necesariamente cuando las mercancías cruzan materialmente la frontera. El proceso de importación, con inclusión del cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias, termina a menudo mucho después del momento en que las mercancías cruzaron materialmente la frontera, y cuando las mercancías se encuentran en un lugar que no es la frontera.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

396. Los Estados Unidos consideran que el momento y el lugar precisos de la percepción de una carga son pertinentes a la caracterización de dicha carga como carga interior o carga en frontera. Sin embargo, como señala la pregunta al referirse a la Nota al artículo III, un impuesto interior aplicado a productos importados en la frontera sigue considerándose un impuesto interior, pese a que el momento y el lugar de su percepción son en la frontera y en el momento de la importación. Los Estados Unidos sostienen que esta cuestión tiene que examinarse sobre la base de los hechos y circunstancias concretos de cada caso. En la presente diferencia, como han explicado los Estados Unidos, los factores fundamentales a favor de constatar que la carga de China es una carga interior incluyen 1) que la cuantía de la carga depende de pormenores de las operaciones de fabricación que tienen lugar en China, después de la importación; 2) que no se puede determinar la cuantía de dicha carga hasta que se haya completado el proceso de fabricación; 3) que la carga se impone a los fabricantes, no a los importadores; 4) que la carga se impone incluso a partes importadas que han sido importadas y elaboradas en China por fabricantes inconexos; 5) que las partes que se considera que son un solo "vehículo entero" pueden haber sido obtenidas de diferentes exportadores e importadas en momentos distintos; y 6) que es muy posible que esas partes incluso hayan sido obtenidas de diferentes países. Además, partes importadas idénticas en la misma expedición pueden estar sujetas a cargas diferentes (que son presuntamente "derechos de aduana") según su utilización en el ámbito interior -por ejemplo, si una parte se utiliza dentro de China como pieza de recambio y la otra parte se utiliza dentro de China para fabricar un vehículo que no cumpla las prescripciones de China en materia de contenido local-.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

397. Al evaluar la caracterización de una carga, hay que considerar la razón, así como la forma y el momento, en que se impone dicha carga. Tal y como se expone con más pormenores en respuesta a la pregunta 32, en referencia a las cargas en frontera, la opinión del Canadá es que el momento y el lugar precisos de percepción de una carga no son determinantes para caracterizar si una carga, o una ley o reglamento, está sujeta al artículo III o al artículo II. Las cargas en frontera pueden percibirse bastante después de que un producto haya sido importado en el territorio de un Miembro, siempre que el cálculo de dicha carga se base en la condición del producto a su llegada a la frontera. A la inversa, una carga claramente interior (por ejemplo, un impuesto sobre el valor añadido) puede percibirse en el preciso momento en que un producto entre en el país, de conformidad con el párrafo 2 a) del artículo II y la Nota al artículo III. En el caso de una carga, lo que reviste importancia es si la carga guarda relación con un producto que se presente en la frontera de un Miembro. Toda carga en frontera, tanto si se percibe en la frontera como en un momento posterior, puede estar vinculada únicamente al producto en ese momento concreto. De no ser así (por ejemplo, una carga basada en la utilización final), tiene que tratarse de una carga interior.

88. (Todas las partes) Sírvanse explicar si una carga, ley o reglamento debe aplicarse tanto a productos nacionales como a productos importados para que se pueda considerar interior a la luz del texto de la Nota al artículo III y de las constataciones del Grupo Especial en los asuntos CE - Amianto (párrafos 8.93-8.95), CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal (párrafos 4.16-4.18) y República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos (párrafo 7.25).

Respuesta de China

398. China considera que se trata de una cuestión de interpretación extraordinariamente difícil. En opinión de China, el meollo del problema de interpretación es la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II, que se refiere a "los demás derechos o carga *de cualquier clase* aplicados a la

importación [de un producto] o con motivo de ésta". Según una interpretación, cualquier carga que se aplique exclusivamente a productos importados, y que no sea un derecho de aduana propiamente dicho abarcado en la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II, es uno de "los demás derechos o carga" comprendido en el ámbito de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II. Esta opinión recibe un apoyo limitado en el informe del Grupo Especial en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, aunque cabe señalar que Honduras, la parte reclamante en ese asunto, "no cuestion[ó] el hecho de que el recargo transitorio es uno de los 'demás derechos o cargas' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II".⁷¹ También encuentra apoyo en el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Amianto*, que daba a entender que una medida interior en el marco del artículo III es una que se aplica al producto nacional y al producto importado, incluso si las medidas relativas al producto importado y al nacional no son idénticas.⁷²

399. Dicha interpretación se complica a causa de la Nota al artículo III, que alude a "[t]odo impuesto interior u otra carga interior, o toda ley, reglamento o prescripción de la clase a que se refiere el párrafo 1, *que se aplique al producto importado y al producto nacional similar* y que haya de ser percibido o impuesto, en el caso del producto importado, en el momento o en el lugar de la importación ...". Podría interpretarse que el texto en cursiva *que se aplique al producto importado y al producto nacional similar* es descriptivo de lo que es un "impuesto o carga interior" -es un impuesto o carga aplicado a productos importados y a productos nacionales similares-. Ello respaldaría la aparente interpretación de la Nota al artículo III en *CE - Amianto*. En cambio, podría interpretarse que el texto en cursiva califica el tipo de "impuesto o carga interior" al que se aplica la Nota al artículo III -se aplica únicamente a "impuestos o cargas interiores" que se imponen tanto al producto importado como al producto nacional similar-. Esta segunda interpretación respaldaría la opinión de que un "impuesto o carga interior" no es *necesariamente* uno que se aplique tanto al producto importado como al producto nacional similar. Esta segunda interpretación se ve apoyada por el hecho de que, según la primera interpretación, el texto en cursiva básicamente sobra -si el texto "que se aplique al producto importado y al producto nacional similar" describe lo que es un "impuesto o carga interno", ese texto no es esencial para el sentido deseado de esa oración-. O sea, con arreglo a la primera interpretación, la oración tendría el mismo sentido si estuviera redactada sin el texto en cursiva, de la forma siguiente: "[t]odo impuesto interior u otra carga interior, o toda ley, reglamento o prescripción de la clase a que se refiere el párrafo 1 que haya de ser percibido o impuesto, en el caso del producto importado, en el momento o en el lugar de la importación ...".

400. China no considera que sea necesario resolver esta compleja cuestión de interpretación para resolver la presente diferencia. Por las razones que ha explicado China, las medidas impugnadas aplican las disposiciones arancelarias de China para "vehículos automóviles", y dan por resultado la imposición de los derechos de aduana *propriamente dichos* sobre vehículos automóviles que China puede imponer en el marco de su Lista de concesiones. No son "demás derechos o cargas" en el sentido de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II. Así pues, la presente diferencia no implica a la relación entre los "demás derechos o cargas" en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II y los "impuestos interiores u otras cargas interiores" que se aplican exclusivamente a los productos "importados" en el ámbito del artículo III.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

401. El texto del artículo III no exige que una carga, ley o reglamento tenga que aplicarse tanto a los productos nacionales como a los importados para que sea considerado interior en virtud del artículo III del GATT de 1994. De hecho, en los párrafos 1 y 2 del artículo III, se mencionan

⁷¹ *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 7.23.

⁷² *CE - Amianto* (Grupo Especial), párrafo 8.93.

explícitamente "productos importados o nacionales" (sin subrayar en el original). Por consiguiente, una carga, ley o reglamento no tiene que aplicarse a los productos nacionales y a los importados para que sea considerado interior y sujeto al artículo III del GATT. La Nota al artículo III atañe a situaciones concretas en que tanto la mercancía nacional como la importada similar están sujetas a cargas, leyes, reglamentos o prescripciones, pero que en el caso del producto importado, se perciben o aplican en el momento o en el lugar de la importación. Si el ámbito del artículo III estuviera limitado a situaciones en las que cargas interiores, leyes, reglamentos o prescripciones se aplican tanto a los productos nacionales como a los importados, dejaría a los casos más flagrantes de discriminación (es decir, situaciones como la que se da con la medida china, en la que cargas interiores, leyes, reglamentos o prescripciones se aplican en el ámbito interior únicamente a las mercancías importadas) fuera del ámbito del artículo III.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

402. El texto del artículo III no exige que una carga, ley o reglamento tenga que aplicarse tanto a los productos nacionales como a los importados para que sea considerado interior en virtud del artículo III del GATT de 1994. De hecho, en los párrafos 1 y 2 del artículo III, se mencionan explícitamente "productos importados *o* nacionales". Además, si la carga tuviera que aplicarse tanto a los productos importados como a los nacionales para que se considerase comprendida en el ámbito del artículo III, los Miembros podrían favorecer con toda libertad los productos nacionales -en contra del propósito del artículo III- por el sencillo expediente de imponer una carga interna elevada (un impuesto sobre las ventas, por ejemplo) que se aplicase únicamente a productos importados, y eximir completamente a los productos nacionales de dicho impuesto. De hecho, la carga en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares* eximía a los productos nacionales, y el Grupo Especial del GATT de 1947 constató no obstante que se trataba de una carga interior que era incompatible con las obligaciones en el marco del párrafo 2 del artículo III.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

403. El Canadá no cree que una carga, ley o reglamento tenga que aplicarse a los productos tanto nacionales como importados para que pueda considerarse interior. El propio texto del artículo III no impone tal prescripción, y la Nota al artículo III solamente aclara que determinados tipos de medidas interiores (que se aplican por igual a productos importados y productos nacionales similares, pero que se aplican en frontera) están sujetos al artículo III. En efecto, la Nota al artículo III permite que se apliquen medidas interiores a los productos importados en la frontera en lugar de esperar a que dichos productos hayan entrado en el mercado interior, pero únicamente si esas medidas interiores también se aplican por igual (y por separado) a los productos nacionales. Lo contrario no es de aplicación, y no existe ninguna disposición que permita que se apliquen al comercio interior medidas relacionadas con la importación de mercancías. Una interpretación de esa naturaleza suprimiría en la práctica el valor de la prescripción del artículo III de otorgar trato nacional, pues permitiría medidas flagrantes en violación del trato nacional (por ejemplo, "todas las mercancías importadas deben pagar una carga suplementaria del 100 por ciento") a condición de que las medidas no se apliquen a los productos nacionales.

404. No es necesario que una carga se aplique directamente tanto a las mercancías importadas como a las nacionales. En cambio, es procedente considerar si la carga influye adversamente en las condiciones de competencia de los productos importados. Este principio está arraigado en casos en que una carga, ley o reglamento únicamente se aplica a productos importados, pero, en consecuencia, otorga una ventaja a los productores que utilizan o compran mercancías nacionales (véase la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 97-99). Ello es compatible con los asuntos *CE - Amianto* (en el que se concluyó que lo que podría parecer una restricción a la importación en contra del

artículo XI podría ser también una medida interior) y *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*.

405. El Grupo Especial en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos* sugirió de pasada que la carga en cuestión en ese asunto no era "un impuesto interior dado que no se aplica a los productos nacionales", pero como se expuso en los párrafos 7.22 y 7.23, no se cuestionaba el hecho de que las cargas de que se trataba eran "demás derechos o cargas" sujetas al artículo II. La única cuestión era si esas cargas estaban registradas en la Lista de concesiones de la República Dominicana.

89. (Todas las partes) ¿Cuál es el sentido de "en cualquier momento sobre la importación" en el encabezamiento del párrafo 2 del artículo II del GATT y "en el momento o en el lugar de la importación" en la Nota interpretativa del GATT al artículo III? ¿Transmiten la misma noción de tiempo y espacio o una noción diferente? ¿Pueden servir dichas disposiciones de orientación al Grupo Especial en su caracterización de la naturaleza de las medidas impugnadas?

Respuesta de China

406. Por las razones que se exponen en respuesta a la pregunta 87, China no considera que ninguna de las diversas formulaciones que rodean a la palabra "importación" en el artículo I, el artículo II, o el artículo III del GATT (incluida la Nota al artículo III) estén vinculadas claramente a una noción de tiempo o espacio. De hecho, como China ha señalado en esa respuesta, la formulación en el encabezamiento del párrafo 2 del artículo II ("*en cualquier momento sobre la importación*") parece desvincular la noción de "importación" de un momento o lugar específico. Como también ha señalado China, aunque la Nota al artículo III se refiere a "en el momento o en el lugar de la importación", incluso esta formulación exige cierto conocimiento de lo que significa "importación", el momento en que ocurre, y el lugar en que ocurre. Así pues, China no cree que dichas referencias a tiempo y espacio sirvan de orientación al Grupo Especial en su caracterización de la naturaleza de las medidas impugnadas. Por las razones que ha expuesto, China cree que el *acontecimiento o condición* que da lugar a la medida es la consideración más importante.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

407. Las palabras "en cualquier momento" del encabezamiento del párrafo 2 del artículo II del GATT se referirían al parecer al derecho general de los Miembros de imponer las cargas, derechos y tasas pertinentes en cualquier momento. Dicho de otro modo, "en cualquier momento" se refiere a las palabras precedentes y no a las palabras "sobre la importación" que siguen. Las palabras "*en el momento o en el lugar de la importación*" en la Nota al artículo III a su vez parecen referirse al momento o el lugar de la importación. Las palabras "en cualquier momento" y "en el momento" en estas disposiciones transmiten por lo tanto una noción de tiempo y espacio totalmente diferente. Comparar dichas formulaciones no parecería aportar ninguna orientación al Grupo Especial.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

408. Los Estados Unidos no son conscientes de la forma en que estas disposiciones podrían ser útiles en una caracterización de las medidas impugnadas. Ni los reclamantes ni China sostienen que las medidas estén comprendidas en el ámbito del párrafo 2 del artículo II o la Nota al artículo III. En cambio, las disposiciones de que se trata son el párrafo 1 del artículo II y el párrafo 2 del artículo III. Es cierto que el texto de otras disposiciones del GATT (como el párrafo 2 del artículo II o la Nota al artículo III) se puede consultar para obtener un contexto, pero no está claro en qué medida

dichas disposiciones aportan contexto para cualesquiera cuestiones de interpretación en la presente diferencia.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

409. Ambas oraciones se refieren al mismo concepto: que existe un proceso de importación durante el cual los productos entran materialmente en el territorio de un Miembro de la OMC y son despachados de aduana. "En cualquier momento" durante dicho proceso se pueden aplicar impuestos interiores de conformidad con el párrafo 2 a) del artículo II, pero, pese a que la carga se impone en el "momento o en el lugar" de la importación, la Nota al artículo III aclara que se trata no obstante de una medida interior y que está sujeta al artículo III.

410. En opinión del Canadá, "en cualquier momento" debe interpretarse en relación con el resto de la frase "sobre la importación". Esta última frase indica que el lugar de la "importación", y no después de que las mercancías se importen, es el momento pertinente para aplicar los diversos tipos de cargas que son admisibles de conformidad con el párrafo 2 del artículo II, a saber, derechos antidumping, cargas en frontera equivalentes a cargas interiores, o tasas en concepto de los costes relacionados con la importación. Por ejemplo, se puede producir una tasación aduanera de una mercancía en el momento de su presentación con independencia de la tasación de los costes administrativos devengados respecto de esa importación concreta. No obstante, si se toma "en cualquier momento" junto a "sobre la importación" se limita la flexibilidad de los funcionarios de aduanas de aplicar cualquier carga no prevista de otro modo en el párrafo 2 del artículo II. La frase "en el momento" en la Nota al artículo III parece establecer que el momento real de la importación es distinto del paso de la mercancía al mercado interior a los efectos del artículo III. Ninguna de estas disposiciones serviría aparentemente de orientación acerca de cuestiones de tiempo con respecto al párrafo 1 b) del artículo II.

90. (Reclamantes) ¿Consideran ustedes que los factores que China menciona en el párrafo 67 de su Primera comunicación escrita son pertinentes a la caracterización de una medida como medida en frontera? De ser así, sírvanse explicar si las medidas impugnadas:

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

411. Los factores que menciona China en el párrafo 67 de su Primera comunicación escrita evidentemente pretenden ampliar el alcance del artículo II del GATT a medidas que deberían examinarse en el marco del artículo III del GATT. La primera oración del párrafo 1 b) del artículo II no contiene ninguna expresión que permita la ampliación sin precedentes de su alcance en la forma que China sugiere en el párrafo 67. Tal como estimó el Órgano de Apelación en *CE - Banano III*, las reglas que acompañan a una medida en frontera deben considerarse en el marco del artículo III si afectan a la venta en el ámbito interno.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

412. Los Estados Unidos no están de acuerdo con las tesis de China en el párrafo 67 de su Primera comunicación escrita. De hecho, las afirmaciones de China son totalmente viciadas -China parte del supuesto de que sus cargas son "obligaciones aduaneras válidas" y "una obligación que nació en el momento de la importación"-. Ninguno de estos supuestos es cierto. Como han explicado los Estados Unidos, las cargas son interiores, y la obligación nace, no en el momento de la importación, sino sólo después de la fabricación. De hecho, China exige una fianza al tipo debido del 10 por ciento para partes, y el fabricante únicamente incurre en el "derecho de vehículo entero" del 25 por ciento si la

parte importada se utiliza para producir un vehículo que no cumple los umbrales de contenido local de China.

413. En respuesta a la pregunta 32, los Estados Unidos explican detalladamente las razones por las que los mecanismos de aplicación de medidas aduaneras a que se refiere China en el párrafo 67 no guardan relación con las medidas chinas en litigio en la presente diferencia.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

414. El Canadá no está de acuerdo con la declaración de China en el párrafo 67 de su Primera comunicación escrita. Como el Canadá ha declarado anteriormente, aunque el pago de derechos se puede calcular o efectuar después de la importación, los derechos deben calcularse sobre la base del estado de las mercancías al ser presentadas en la frontera -o lo que es lo mismo, "en el momento o en el lugar de la importación"-.

a) guardan o no una relación objetiva con la administración y exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida; y

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

415. Incluso si se aceptara el criterio que China sugiere, las medidas impugnadas no guardan una relación objetiva con la administración y exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida porque la obligación se establece únicamente después de la fabricación del producto final.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

416. Una carga interior puede guardar relación con un derecho de aduana, pero esto no supone que se pueda justificar al amparo del artículo II que la carga se imponga sobre la base de otro factor que no sea el estado que la mercancía presenta en la frontera. La obligación aplicada a los productos importados en el marco de las medidas impugnadas nace únicamente después de que el producto final conexo, o sea, el automóvil completo sale de la cadena de montaje. En consecuencia, el Canadá no constata ningún aspecto de las medidas impugnadas que sugiera una relación con la administración y aplicación de obligaciones aduaneras válidas.

b) guardan relación con una obligación que nació en el momento de la importación.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

417. Las medidas no guardan relación con una obligación que nació en el momento de la importación ya que la obligación se activa únicamente después de la fabricación del producto final y según la utilización en el ámbito interno del producto importado en China. Nos remitimos también a la respuesta a la pregunta 84.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

418. El Canadá está de acuerdo en que no es preciso pagar una carga en frontera en el momento de la importación, pero debe guardar relación con la "instantánea" de la mercancía en el estado que llega en ese momento. Como se analiza más a fondo en la respuesta a la pregunta 84, las "condiciones" deben estar recogidas en la Lista del Miembro, y no pueden violar las disposiciones del GATT. Las condiciones creadas por las medidas impugnadas no figuran en la Lista de China, y se aplican en

cualquier caso respecto de la utilización interna de productos importados, violando con ello el artículo III (como se expone en respuesta a la pregunta 37).

91. (Comunidades Europeas) En el párrafo 27 de su declaración oral presentada por escrito, China considera que una carga se impone "por el hecho de que" se importe un producto si guarda una "relación objetivamente comprobable con el cumplimiento de una obligación aduanera". La nota 4 de ese párrafo sugiere que la declaración de China se ha inspirado en una observación de la CEE sobre las constataciones del informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Sírvanse formular observaciones sobre la pertinencia de esa observación al asunto que nos ocupa, en particular a la caracterización de las medidas como interiores o en frontera.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

419. Como suele ocurrir a menudo, la CEE, en tanto que parte vencida, no se sintió satisfecha con el informe del Grupo Especial y formuló observaciones en tal sentido. Dichas observaciones se formularon exclusivamente en el contexto de las medidas contra la elusión de medidas antidumping. Posteriormente, la CEE aceptó adoptar el informe. Así pues, las observaciones hechas por la CEE en aquella ocasión no son en absoluto pertinentes al presente asunto.

92. (China) China considera que las medidas son medidas en frontera porque, entre otras cosas, "no imponen derechos a partes y componentes después de que hayan entrado *incondicionalmente* en el territorio aduanero de China". (Párrafo 60 de la Primera comunicación escrita de China, sin cursiva en el original.) *¿Tampoco se imponen las cargas a partes de automóviles importadas por proveedores en virtud del artículo 29 del Decreto N° 125 después de que hayan entrado incondicionalmente en el territorio aduanero de China? De manera más general, y teniendo en cuenta su propia interpretación de una medida en frontera, ¿puede una medida relacionada con un producto que ha entrado incondicionalmente en el territorio de un país ser no obstante una medida en frontera? De ser así, ¿cómo?*

Respuesta de China

420. China ha respondido en lo sustancial a esta pregunta en respuesta a la pregunta 83.

93. (China) *¿Podría aclarar China si la "carga" que se debate se calcula de conformidad con la declaración efectuada por el importador en el momento de la importación, o con arreglo al "informe de verificación" expedido por el Centro de Verificación después de que las partes importadas han sido incorporadas al modelo de vehículo pertinente, a la luz de la declaración de China en el párrafo 32 de su Primera comunicación escrita y del artículo 28 del Decreto N° 125?*

Respuesta de China

421. La carga se fija de conformidad con la declaración efectuada en el momento de la importación. El informe de verificación constituye la conclusión de la determinación que se efectúa *antes de* la importación de partes de automóviles para un modelo de automóvil concreto. Una vez que se ha verificado que un modelo de vehículo concreto está montado a partir de partes y componentes importados que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, el fabricante de automóviles debe declarar posteriormente esas piezas como piezas de un vehículo automóvil completo, y pagar el tipo de derecho aplicable a vehículos automóviles. Esta obligación no se modificará hasta que el fabricante solicite, y obtenga, una nueva verificación del modelo de

vehículo basada en un cambio de la composición de las partes de automóviles importadas, como dispone el artículo 20 del Decreto N° 125.

94. (Estados Unidos) En el párrafo 143 de su Primera comunicación escrita, China alude a un argumento formulado por los Estados Unidos en el asunto *CEE - Piezas y componentes* de que "[e]ra un principio general de la práctica aduanera internacional que el fondo debía prevalecer sobre la forma de la transacción. En algunas situaciones, las operaciones de montaje podían constituir una simulación para evadir el pago de los derechos antidumping. Esto no se diferenciaba de los problemas que encontraban diariamente las partes contratantes para prevenir la evasión del pago de los aranceles aduaneros legítimos aplicables a las mercancías". Sobre la base de esa declaración, China argumenta que los Estados Unidos han hecho una analogía directa de la elusión de derechos antidumping y derechos compensatorios y la elusión de derechos de aduana propiamente dichos. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China a este respecto.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

422. El resumen que figura *supra* de una declaración hecha por los Estados Unidos en una comunicación en una diferencia del GATT de 1947 no compara de hecho la elusión de derechos antidumping y derechos compensatorios con la "elusión" de derechos de aduana. Al contrario, se refiere a la cuestión corriente de la aplicación de las normas aduaneras -no se hace referencia a ninguna medida de las autoridades aduaneras estadounidenses para condicionar la cuantía de una carga (como ha hecho China) en función de la realización detallada de operaciones de fabricación interiores-.

95. (China) China alega en el párrafo 111 de su Primera comunicación escrita que es práctica habitual de los Miembros de la OMC, China incluida, de mantener medidas que prohíben la utilización de operaciones de montaje nacionales como medio de eludir derechos de aduana propiamente dichos.

Sírvanse presentar ejemplos de productos importados que no sean partes de automóviles importadas a los que China aplique este principio antielusión en el contexto de sus derechos de aduana propiamente dichos. Igualmente, presenten el fundamento jurídico de dicha práctica en las leyes y reglamentos de China.

Respuesta de China

423. Como China ha explicado en respuesta a la pregunta 13, China no cree que en la presente diferencia se debata un "principio antielusión" autónomo. Lo que se debate es la forma en que China y otros Miembros de la OMC hacen frente a la relación entre artículos completos y partes de esos artículos al fijar derechos, en la circunstancia concreta en la que el artículo completo está sujeto a un tipo de derecho más elevado que sus partes integrantes.

424. China ha explicado en respuesta a la pregunta 57 que los casos en que esta situación se plantea en el arancel de China son limitados. Por las razones expuestas en dicha respuesta, China no ha optado por adoptar medidas comparables para hacer frente a los demás casos.

96. (Todas las partes) Respecto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994:

a) ¿Cuál es la definición de "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II?; y

b) ¿Cuál es la definición de "los demás derechos o cargas" en el sentido de la segunda oración del párrafo 1 c) del artículo II?

Respuesta de China

425. China considera que los "derechos de aduana propiamente dichos" son los derechos *ad valorem* o específicos que un Miembro ha consolidado en su Lista de concesiones bajo el título de la columna de "tipo consolidado", y que el Miembro está autorizado a imponer a los productos de otros Miembros con motivo de la importación de esos productos en su territorio aduanero.

426. China considera que "demás derechos o cargas" incluyen, como mínimo, los derechos y cargas que un Miembro ha consolidado en su Lista de concesiones bajo el título de la columna de "demás derechos o cargas". Como se señala en respuesta a la pregunta 88, se plantea una cuestión compleja de interpretación acerca de si el término "demás derechos o cargas" incluye o no *cualquier* carga que un Miembro aplique exclusivamente a productos importados y que no sea un derecho de aduana propiamente dicho.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

a) ¿Cuál es la definición de "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II?; y

427. El GATT de 1994 no define el concepto de "derecho de aduana propiamente dicho". No obstante, por lo general denota cargas financieras consistentes en un impuesto aplicado a productos "con motivo de la importación" cuya obligación nace por razón de la importación. Los derechos de aduana propiamente dichos pueden ser específicos, *ad valorem* o mixtos. Un derecho de aduana específico sobre un producto es una suma basada en el peso, el volumen o la cantidad de ese producto, mientras que un derecho de aduana *ad valorem* sobre una mercancía es una suma basada en el valor de dicha mercancía. Un derecho mixto es un derecho de aduana consistente en un derecho *ad valorem* al que se añade o resta un derecho específico. Los derechos de aduana propiamente dichos, que son pagaderos con motivo de la importación, se consignan en el arancel de los países. La mayoría de los aranceles nacionales, como el de China, se ajustan a la estructura establecida en el Sistema Armonizado.

b) ¿Cuál es la definición de "los demás derechos o cargas" en el sentido de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II?

428. La referencia a "demás derechos o cargas" en el párrafo 1 b) del artículo II, segunda oración, se propone en general prevenir que se socave la prohibición del párrafo 1 b) del artículo II, primera oración, del GATT de 1994, de imponer derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los consolidados. De conformidad con el párrafo 1 del Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, "[c]on objeto de asegurar la transparencia de los derechos y obligaciones legales dimanantes del párrafo 1 b) del artículo II, la naturaleza y el nivel de cualquiera de los 'demás derechos o cargas' percibidos sobre las partidas arancelarias consolidadas, a que se refiere la citada disposición, se registrarán en las Listas de concesiones anexas al GATT de 1994, en el lugar correspondiente a la partida arancelaria a que se apliquen. Queda entendido que este registro no modifica el carácter jurídico de los 'demás derechos o cargas'".

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

429. El GATT de 1994 no define el término "derecho de aduana propiamente dicho". Los Estados Unidos entienden que por derecho de aduana propiamente dicho se entiende un impuesto aplicado a una mercancía con motivo de su importación, y que se calcula sobre la base de la cantidad o el valor de la mercancía en el momento de la importación. Los derechos de aduana propiamente dichos pueden ser específicos, *ad valorem* o mixtos. Un derecho de aduana específico sobre una mercancía es una suma basada en el peso, el volumen o la cantidad de ese producto en el momento de la importación. Un derecho de aduana *ad valorem* sobre una mercancía es una suma basada en el valor de dicha mercancía en el momento de la importación. Un derecho mixto es una combinación de un derecho *ad valorem* y un derecho específico.

430. La expresión "demás derechos o carga" en el párrafo 1 b) del artículo II, segunda oración, está concebida como frase de alcance muy general para prevenir la evitación de las consolidaciones de un Miembro respecto de derechos de aduana propiamente dichos. De conformidad con el párrafo 1 del Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, "[c]on objeto de asegurar la transparencia de los derechos y obligaciones legales dimanantes del párrafo 1 b) del artículo II, la naturaleza y el nivel de cualquiera de los 'demás derechos o cargas' percibidos sobre las partidas arancelarias consolidadas, a que se refiere la citada disposición, se registrarán en las Listas de concesiones anexas al GATT de 1994, en el lugar correspondiente a la partida arancelaria a que se apliquen. Queda entendido que este registro no modifica el carácter jurídico de los 'demás derechos o cargas'".

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

a) ¿Cuál es la definición de "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II?; y

431. Como se indica en la Guía de las Normas y Usos del GATT:

Se utilizó la expresión "propiamente dichos" con objeto de hacer una distinción entre los tipos arancelarios normales consignados en las columnas de las listas ("*droits de douane proprement dit*") y los diferentes derechos y cargas suplementarios [que gravan las importaciones], por ejemplo, el derecho de capa ("*primage duty*").⁷³

432. En términos prácticos, "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II son derechos que se imponen a productos importados durante el proceso de importación, y que no son superiores a los tipos consolidados consignados en la Lista de un Miembro. No incluyen cargas suplementarias de ninguna clase que sean directas o con motivo de la importación, y pueden ser específicos (basados, por ejemplo, en la cantidad o el peso), *ad valorem* (basados en el valor), o una combinación de ambos.

b) ¿Cuál es la definición de "los demás derechos o cargas" en el sentido de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II?

433. La *Guía de las Normas y Usos del GATT* señala que el Consejo del GATT definió que "demás derechos y cargas" incluye únicamente las cargas que discriminen a las importaciones, y no incluye las cargas enunciadas en el párrafo 2 del artículo II (cargas equivalentes a impuestos interiores, derechos antidumping, etc.). Los "demás derechos y cargas" se aplican durante el proceso

⁷³ *Guía de las Normas y Usos del GATT*, volumen I, página 78 (Canadá - Prueba documental 6).

de importación, y están consignados en la Lista de un Miembro en la columna correspondiente a "demás derechos o cargas", como lo exige el *Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994*.

434. La Lista de China no contiene "demás derechos o cargas" de importancia para la presente diferencia.

97. (Todas las partes) ¿Qué diferencia existe entre una carga aplicada "a la importación" y una carga aplicada "con motivo de ésta" en el sentido de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II del GATT?

Respuesta de China

435. Aunque esta terminología encierra considerable ambigüedad, China considera que la explicación más plausible del empleo de la formulación diferente en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II es que los *tipos* de cargas en cuestión ("demás derechos o cargas") son más variados en cuanto a su naturaleza que los "derechos de aduana propiamente dichos", que son objeto de la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II. Como se explica en respuesta a la pregunta 96, un "derecho de aduana propiamente dicho" es un derecho *ad valorem* o específico que un Miembro está autorizado a imponer con motivo de la importación del producto. Ocurre un solo acontecimiento que activa el derecho del Miembro a imponer el derecho de aduana propiamente dicho, así como la obligación del importador de pagarlo, y ese acontecimiento es la importación del producto en el territorio aduanero. (Como China ha explicado extensamente en respuesta a otras preguntas, esto no significa que el derecho de aduana propiamente dicho tenga que percibirse *en el momento o en el lugar* de la importación.) En cambio, en el caso de uno de los "demás derechos o cargas", pueden ocurrir otros acontecimientos o condiciones más específicos que activan el derecho de imponer la carga y la obligación de pagarla. Estos acontecimientos o condiciones se individualizarían en la Lista de concesiones del Miembro. Como tales acontecimientos o condiciones son más variados, puede que los redactores hayan utilizado la expresión "con motivo de ésta [la importación]" en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II para dar cabida a esa circunstancia.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

436. Habida cuenta de la obligación de registrar la naturaleza y cuantía de cualquiera de los "demás derechos o cargas" en las Listas de concesiones de conformidad con el párrafo 1 del Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT, la diferencia no parece tener ningún sentido práctico más allá de la diferencia de alcance entre la primera y la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II. En cualquier caso, no existe diferencia desde el punto de vista de efectuar la pertinente clasificación aduanera del producto, que ha de realizarse de conformidad con las características objetivas del producto que se presenta en la frontera y atendiendo a la declaración efectuada ante la aduana.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

437. Tengan la bondad de ver la respuesta estadounidense a la pregunta 84.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

438. La expresión "con motivo de ésta [la importación]" puede haber sido concebida en un principio para recoger el hecho de que dichos derechos o cargas no estaban consignados en una Lista y podrían haberse aplicado de distinta forma que los derechos de aduana propiamente dichos. Ahora

bien, visto el párrafo 1 del *Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994*, no existe una diferencia práctica en cuanto al sentido.

439. Únicamente la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II es pertinente para resolver la presente diferencia, porque China aduce que está aplicando "derechos de aduana propiamente dichos" y no considera que sus medidas sean aplicables a los "demás derechos o cargas".

98. (Comunidades Europeas) Al responder a la pregunta *supra*, las Comunidades Europeas declararon durante la primera reunión sustantiva, entre otras cosas, que no existía jurisprudencia del GATT/OMC sobre el sentido del término "con motivo de ésta [la importación]". Sírvanse ampliar detalles sobre esta declaración teniendo en cuenta el hecho de que la decisión en el informe del Grupo Especial del GATT en el asunto *CEE - Piezas y componentes* examinó un argumento de la CEE de que su medida era una medida en frontera precisamente porque se percibía "con motivo de la importación" (véanse, entre otros, los párrafos 5.5 y 5.7 del informe de ese Grupo Especial).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

440. Las Comunidades Europeas no son conscientes de que exista jurisprudencia que defina la expresión "con motivo de la importación" en general. En el párrafo 5.5 del asunto *CEE - Piezas y componentes*, parece que el Grupo Especial simplemente cita o expresa de otra manera los argumentos presentados por la CEE entonces. En los párrafos 5.6 y 5.7, el Grupo Especial consideró que el objetivo de política económica perseguido con la imposición de una carga, la mera designación o clasificación de una carga en la legislación interna de una parte contratante o la consideración de que las mercancías "no están en libre práctica" no son pertinentes para establecer la relación necesaria con la importación. Si se aplica ese razonamiento al presente asunto, la designación o clasificación de las cargas impuestas al amparo de la legislación china no es pertinente para determinar si las cargas se perciben "con motivo de la importación". En particular, el hecho de que las autoridades aduaneras chinas intervengan en los procedimientos y que la carga que ha de pagar el fabricante respecto de las partes importadas se denomine un derecho no es pertinente para determinar si existe un vínculo con la importación en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT. Si se aceptaran los argumentos de China de que las partes de automóviles importadas están sujetas a prescripciones de fianza o que las medidas hacen frente a la elusión de derechos de aduana, tanto un argumento como el otro carecerían de pertinencia.

99. (Todas las partes) ¿Qué diferencia existe entre una ley o reglamento aplicado "sobre la importación" y una ley o reglamento aplicado "con motivo de la importación"?

Respuesta de China

441. China no está segura del fundamento de esta pregunta en los textos, pues ni en el artículo II ni en el artículo III (tampoco en el artículo I) se utiliza esta terminología en relación con la aplicación de leyes o reglamentos. Por las razones que ha expuesto en respuesta a otras preguntas, China cree que lo que hace al caso a los efectos de evaluar si la medida está sujeta a las disciplinas del artículo II o el artículo III es el acontecimiento o condición que da lugar a la aplicación de la ley o reglamento.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

442. Parece ser que, aparte del concepto de *derechos y/o cargas*, esta terminología se utiliza únicamente en disposiciones relacionadas indirectamente con el presente asunto, o sea, los artículos I y XI del GATT. El párrafo 1 b) del artículo II, en su segunda oración, se refiere a "con motivo de ésta

[la importación]", pero sólo respecto de los "demás derechos o cargas". Si ese es el contexto de la pregunta, es decir, si el Grupo Especial trata de conocer la opinión de las partes sobre una ley o reglamento que impone el pago de demás derechos o cargas con motivo de la importación de un producto por oposición a una ley o reglamento que se aplica "sobre la importación", las Comunidades Europeas se remiten a la diferencia entre la primera y la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II. Una ley o reglamento que se hace cumplir "con motivo de la importación" sólo puede aplicar los "demás derechos o cargas", no "derechos de aduana propiamente dichos".

443. También nos remitimos a la respuesta a la pregunta 87 y a los ejemplos que en ella se presentan.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

444. La primera frase "-al ser importados"- tiene un alcance más estrecho que "con motivo de la importación". Aparte de esta opinión, no obstante, a los Estados Unidos no les consta ninguna cuestión en la presente diferencia sobre leyes y reglamentos que esté relacionada con esta distinción.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

445. Como el artículo II se aplica únicamente a cargas, las palabras "al ser importados" en ese artículo guardan relación con leyes o reglamentos únicamente en la medida en que imponen cargas. En ese contexto, la diferencia entre una ley y un reglamento es la que se expone en respuesta a la pregunta 97. Una ley o reglamento vinculado con el texto del párrafo 1 b) del artículo II debe referirse, por definición, a un "derecho de aduana propiamente dicho" o "demás derechos o cargas", o no estaría abarcado en este artículo. Simplemente, si una ley o reglamento no guarda relación con un "derecho de aduana propiamente dicho" o con "demás derechos o cargas", no estaría comprendido en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo II. En consecuencia, no debería haber diferencia tangible al interpretar "al ser importados" o "con motivo de la importación" al referirse a cargas en frontera impuestas sobre la importación exclusivamente en relación con esta disposición.

100. (Todas las partes) Sírvanse explicar si las frases "a la importación" o "con motivo de la importación" indicadas en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II, hacen o no al caso respectivamente para definir el alcance de "derechos de aduana propiamente dichos" en la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II y, si la respuesta es afirmativa, de qué forma.

Respuesta de China

446. Por las razones que ha indicado en respuesta a las preguntas 96 y 97, China no cree que la expresión "con motivo de" en el párrafo 1 b) del artículo II, segunda oración, sea importante para definir el alcance de "derechos de aduana propiamente dichos" en la primera oración del párrafo 1 b) del artículo II. Los derechos de aduana propiamente dichos son los derechos *ad valorem* o específicos que un Miembro ha consolidado en su Lista de compromisos específicos en la columna correspondiente a "tipo consolidado", y que el Miembro puede imponer a los productos de otros Miembros con motivo de la importación de ese producto en su territorio aduanero. El acontecimiento o condición que da lugar al derecho del Miembro de imponer el derecho de aduana propiamente dicho, y a la obligación del importador de pagarlo, es la importación del producto en el territorio aduanero del Miembro.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

447. La primera oración del párrafo 1 b) del artículo II solamente se refiere a "al ser importados", mientras que la segunda oración se refiere tanto a "a la importación" como a "con motivo de ésta [la importación]". La prohibición de imponer derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista se aplica "a la importación" mientras que la prohibición de imponer "demás derechos y cargas" se aplica también a situaciones "con motivo de la importación". Una posición como la de China, que sostiene que el derecho del 25 por ciento impuesto a partes de automóviles importadas es un "derecho de aduana propiamente dicho" pero que se impone "con motivo de la importación" parecería contradecir el texto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Dicho de otro modo, no pueden imponerse "derechos de aduana propiamente dichos" "con motivo de la importación".

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

448. Como explicaron en respuesta a la pregunta 84, los Estados Unidos sostienen que es importante que los redactores del GATT asociaron "a la importación" con "derechos de aduana propiamente dichos", mientras que la expresión más amplia "con motivo de la importación" está emparejada con "demás derechos o cargas". Este emparejamiento indica que existe una relación más estrecha entre "derechos de aduana propiamente dichos" e importación que entre "demás derechos o cargas" e importación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

449. Ambas expresiones guardan relación con "demás derechos o cargas" en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II, no con "derechos de aduana propiamente dichos" mencionados en la primera oración. Así pues, los "derechos de aduana propiamente dichos" no se aplican "con motivo de la importación" como se desprende de la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II. Esta interpretación ha sido confirmada en *el Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994*, así como por el Órgano de Apelación y el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Chile - Sistema de bandas de precios*.⁷⁴

450. La expresión "al ser importados", leída en su contexto, es la que califica la forma en que los productos designados en la parte I de la Lista de un Miembro están exentos de "derechos de aduana propiamente dichos" que excedan de los fijados en la propia Lista. La segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II excluye específicamente la aplicación de "demás derechos o cargas" *a* (en el momento de) o *con motivo de* (vinculada al acto material de la importación, aunque tal vez no al mismo tiempo) la importación de las mercancías, que excedan de una clase limitada de cargas admisibles en las que evidentemente no encajan las medidas impugnadas.

101. (Todas las partes) En opinión de las partes, ¿podrían distintos aspectos de las medidas ser considerados respectivamente como medidas interiores o medidas en frontera? Es decir, ¿podría una parte de la medida ser una medida en frontera y la otra parte ser una medida interior?

⁷⁴ Aunque no resolvieron la cuestión de qué es lo que constituiría exactamente "otros derechos o cargas", tanto el Grupo Especial como el Órgano de Apelación en *Chile - Sistema de bandas de precios* reconocieron que existe una diferencia entre los dos. Véanse los párrafos 273-287 del informe del Órgano de Apelación y los párrafos 7.103-7.108 del informe del Grupo Especial.

Igualmente, ¿sería el hecho de que los juegos de piezas CKD y SKD pueden quedar exentos de las medidas en litigio con arreglo al artículo 2 del Decreto N° 125 pertinente al presente examen de alguna manera? Asimismo, ¿serían las cargas percibidas con arreglo al artículo 29 del Decreto N° 125 pertinentes al presente examen de alguna manera?

Respuesta de China

451. No hay duda de que distintos aspectos de la misma medida pueden considerarse respectivamente medidas interiores o medidas en frontera. El Órgano de Apelación ha considerado que una "medida" es un acto o instrumento de un Miembro "que contenga[] reglas o normas".⁷⁵ Es evidente a todas luces que, en cualquier medida, algunas de las reglas y normas podrán guardar relación con el cumplimiento de los derechos y obligaciones de un Miembro con arreglo al artículo II, mientras que otras reglas y normas en la misma medida podrán corresponder a asuntos internos que están sujetos a las disciplinas del artículo III. Como China sugirió en respuesta a la pregunta 85, lo que reviste importancia, a juicio de China, es si la regla o norma concreta de que se trate guarda relación con la administración y aplicación de una medida que el Miembro puede adoptar (como la imposición de un derecho de aduana) con motivo de la importación de un producto de otro Miembro. Tales reglas o normas contenidas en una medida están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT.

452. En cuanto a los juegos de piezas CKD/SKD, China no considera que la posibilidad de "dividir" una medida en elementos en frontera y elementos interiores sea pertinente a la presente diferencia, puesto que no cabe ninguna duda de que dichos juegos están clasificados correctamente como vehículos automóviles de conformidad con la RGI 2 a). Por lo que se refiere a las cargas aplicadas en virtud del artículo 29 del Decreto N° 125, China ha declarado en respuesta a la pregunta 92 que la aplicación de derechos a partes de automóviles importadas que ya se encuentran en libre práctica en el territorio aduanero chino es diferente en cuanto al concepto, a efectos del análisis en el marco del artículo II, de la aplicación de derechos a partes de automóviles que el fabricante de automóviles importe directamente.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

453. En principio sería posible. Sin embargo, las medidas parecerían estar redactadas como un todo y resulta difícil dividir sus disposiciones en distintas partes. Ahora bien, la opción que se ofrece en el artículo 2 del Decreto N° 125 a los fabricantes que importen juegos de piezas CKD o SKD de efectuar el procedimiento de despacho y pagar los derechos en la oficina de aduanas en la que esté ubicado el fabricante y evitar así la aplicación ulterior de las medidas podría individualizarse como asunto que se ha de examinar en el marco del artículo II del GATT, mientras que el resto de las medidas estarían sujetas al *Acuerdo sobre las MIC* y al artículo III del GATT. En cambio, el artículo 29 del Decreto N° 125 no es una disposición que se pueda separar de las demás disposiciones de las medidas. Se trata de una disposición general que se aplica a los fabricantes de automóviles que compran partes de automóviles a proveedores y/o no las utilizan en el plazo de un año de la fecha de importación. El artículo 29 emplea la redacción general de las medidas en relación con "vehículos considerados enteros" y está directamente ligada a la lógica global de las medidas, según la cual la clasificación de las partes importadas depende de su utilización en el ámbito interior en China. Se trata de una parte intrínseca del mecanismo creado por las medidas para discriminar la utilización de partes de automóviles importadas en la fabricación de vehículos completos, y garantiza de esa forma el desarrollo de la rama de producción china de vehículos y partes de automóviles.

⁷⁵ *Estados Unidos - Examen por extinción relativo al acero resistente a la corrosión*, párrafo 82.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

454. En principio, es posible que la misma medida imponga a la vez impuestos interiores y derechos de aduana.

455. Como han señalado los Estados Unidos, en el caso en que un importador hubiera declarado un juego de piezas CKD en la frontera y pagado un impuesto del 25 por ciento, este aspecto de la medida parecería consistir en un derecho de aduana, que se ha de examinar con arreglo al artículo II.

456. Como se señala en la declaración oral de los Estados Unidos, parece que China reconoce que el artículo 29 (en la medida en que se aplica a partes obtenidas de fabricantes en China) impone una carga interior que es incompatible con el párrafo 2 del artículo III.

457. Cabe repetir que, en opinión de los Estados Unidos, cualquier carga impuesta por las medidas de China por encima del derecho del 10 por ciento adeudado (y en cuyo concepto se deposita una fianza) sobre partes importadas es una carga interior, y no sólo la carga adicional impuesta a las partes obtenidas de los fabricantes con arreglo al artículo 29.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

458. Una medida podrá aplicarse en la frontera de un Miembro, pero ello no determina si la medida afecta o no al comercio interior de la manera que se da por entendida en el artículo III. El Canadá considera que las cargas previstas en las medidas impugnadas (en tanto que se aplican a vehículos considerados enteros) se califican debidamente como cargas interiores -posición que China reconoce salvo en cuanto a las importaciones directas de los fabricantes de automóviles-. La única excepción podría darse en lo referente a juegos de piezas CKD y SKD que, al presentarlos en frontera en una sola expedición, contienen todas o casi todas las partes necesarias para montar el vehículo. No obstante, como se analiza en respuesta a la pregunta 61, China se ha comprometido en el informe del Grupo de Trabajo sobre su adhesión a aplicar un tipo arancelario no superior al 10 por ciento para juegos de piezas CKD y SKD. Toda carga superior a ese tipo da por resultado un tratamiento menos favorable que el que China está obligada a otorgar al Canadá para juegos de piezas CKD y SKD, y es por lo tanto incompatible con el artículo II del GATT.

Igualmente, ¿sería pertinente de alguna manera a esta consideración el hecho de que los juegos de piezas CKD y SKD pueden estar exentos de las medidas en litigio con arreglo al artículo 2 del Decreto N° 125? Asimismo, ¿serían pertinentes de alguna manera las cargas percibidas con arreglo al artículo 29 del Decreto N° 125 al presente examen?

459. No, ya que los juegos de piezas CKD y SKD no están efectivamente exentos de la aplicación de las medidas examinadas. Están "exentos" únicamente en la medida en que un importador esté dispuesto a aceptar su clasificación como Vehículo Considerado Entero con arreglo al párrafo 1) del artículo 21, lo que significa en la práctica que las medidas les son aplicables. Como se señala en la respuesta a la pregunta 101 *supra*, se podría considerar que las medidas en litigio aplican una "carga en frontera" tan sólo en la medida en que los juegos de piezas CKD y SKD se clasifican cuando, en la forma que presentan en la frontera en una sola expedición, contienen todas o casi todas las piezas necesarias para constituir un vehículo automóvil. En todos los demás casos, y respecto de todas las partes de automóviles, la aplicación de las medidas impugnadas da por resultado cargas interiores que son incompatibles con el artículo III.

460. En cuanto al artículo 29, la carga que se aplica a las partes de automóviles importadas se puede considerar una carga en frontera únicamente en la medida en que representa el tipo arancelario

aplicable a partes de automóviles consignado en la Lista de China. Las cargas del 15 por ciento, si un fabricante de vehículos presenta pruebas de que el proveedor de partes ya pagó el derecho adeudado correspondiente a partes, y del 25 por ciento, si no se puede presentar esa documentación, son interiores. En el último caso, la carga no sólo es interior, sino que también es punitiva y totalmente inconexa con la importación efectiva de las partes de automóviles originales.

102. (China) Sírvanse explicar la razón por la cual el criterio de umbral o número máximo del 60 por ciento con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 no constituiría una prescripción en materia de contenido nacional.

Respuesta de China

461. Como China explica en respuesta a la pregunta 117 *infra*, el valor de las partes y componentes importados en relación con el valor del artículo terminado es un factor que las autoridades aduaneras tienen en cuenta al aplicar el criterio de las características esenciales de conformidad con la RGI 2 a). China presenta ejemplos concretos de esta práctica en respuesta a la pregunta 117. El criterio del umbral del 60 por ciento en virtud del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 refleja este aspecto del criterio de las características esenciales. China estima que un grupo de partes y componentes importados que cumpla este umbral será forzosamente identificable como un vehículo automóvil, y posee por lo tanto las características esenciales de un vehículo automóvil. No es una prescripción en materia de contenido nacional.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 102

462. En su respuesta, China alega: "Como China explica en respuesta a la pregunta 117 *infra*, el valor de las partes y componentes importados en relación con el valor del artículo terminado es un factor que las autoridades aduaneras tienen en cuenta al aplicar el criterio de las características esenciales de conformidad con la RGI 2 a). China presenta ejemplos concretos de esta práctica en respuesta a la pregunta 117. El criterio del umbral del 60 por ciento en virtud del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 refleja este aspecto del criterio de las características esenciales."

463. Esta declaración de China caracteriza erróneamente la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 a los importadores porque trata el valor de las partes importadas como uno de tres métodos que automáticamente dan lugar a la conclusión de que las partes constituyen vehículos completos. No es un criterio de las características esenciales, sino un umbral de valor estricto. El párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 no es un factor para determinar las "características esenciales", sino que es el único factor utilizado por China que da por resultado una prescripción en materia de contenido local.

464. Asimismo, los ejemplos que presenta China en sus Pruebas documentales 16, 42, y 45, no respaldan la utilización del valor como criterio exclusivo para determinar las características esenciales. En la Prueba documental 16 presentada por China (NY M83114) declara abiertamente que: "la naturaleza del artículo, su volumen, cantidad, o valor pueden tomarse en cuenta en una determinación de las características esenciales. En nuestra opinión, el juego de partes del modelo Glock 17 de 34 piezas que se proyecta importar, en ausencia de la caja de mecanismos, constituye el conjunto de partes componentes distintivas que establecen su identidad como lo que es, a saber, una pistola completa o terminada". Los Estados Unidos no recurrieron al valor para determinar las "características esenciales" con arreglo a la RGI 2 a), sino que se basaron en el hecho de que el juego fue "importado sin la caja pero con todas las demás partes necesarias" como una pistola sin terminar desmontada.

465. En la Prueba documental 42 presentada por China (HQ 086555), los Estados Unidos reconocen, en el contexto de la RGI 2 a), que: "la naturaleza del artículo, su volumen, cantidad, o valor puede tomarse en cuenta [para determinar las características esenciales de un artículo]. No obstante, dicha determinación varía entre diferentes tipos de mercancías. [citando la Nota explicativa VIII de la RGI 3 b) y no las Notas explicativas de la RGI 2 a)]". En esa resolución, los Estados Unidos declararon que una retroexcavadora incompleta o sin terminar se clasificaría como una excavadora, si presenta las características esenciales de una excavadora. La excavadora incompleta o sin terminar debe ser identificable fácilmente como excavadora. En aquel caso, los Estados Unidos concluyeron que la base propulsora de una excavadora confería las características esenciales porque era lo suficientemente sustancial en el sentido de la RGI 2 a). Los Estados Unidos no recurrieron al valor para determinar las "características esenciales" al amparo de la RGI 2 a), sino que examinaron la naturaleza del artículo.

466. En la Prueba documental 45 presentada por China, una resolución aduanera estadounidense describe un vagón de ferrocarril intermodal al que le faltan determinados componentes que lo convertirían en un vagón de mercancías independiente concebido para transportar remolques de camión de determinado tamaño. Como parte de los hechos en los que se basaba, la resolución señalaba que el valor porcentual del producto importado era comparable al del producto completo. En su sección titulada "*Law and Analysis*" ("legislación y análisis"), la resolución cita la RGI 2 a) y concluye que el artículo en su forma importada constituía un vagón de mercancías de ferrocarril o de tranvía. La resolución no presenta razonamiento alguno ni enuncia un fundamento de su conclusión, por lo que no respalda las alegaciones de China de que las Aduanas de los Estados Unidos utilizan criterios de valor añadido como base de sus decisiones en materia de clasificación.

103. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con la declaración que China hace en el párrafo 41 de su Primera comunicación escrita de que el Grupo Especial debe decidir desde el principio si las medidas examinadas son medidas en frontera o interiores? Si la respuesta es negativa, ¿por qué?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

467. Como las Comunidades Europeas ya declararon en los párrafos 13 y 21 de su declaración oral, el *Acuerdo sobre las MIC* no requiere una evaluación preliminar de si una medida es una "medida en frontera" o una "medida interior". Además, el hecho de que una medida dada pueda describirse como "medida en frontera" en el sentido de que se aplica "a la importación o con motivo de ésta" no excluye forzosamente un análisis con arreglo al artículo III del GATT. En cualquier caso, las Comunidades Europeas opinan que las medidas en litigio en el presente asunto están sujetas al *Acuerdo sobre las MIC* y al artículo III. Esto sugiere que las medidas impugnadas son en general "medidas interiores" antes que "medidas en frontera" incluso si están encapsuladas en lenguaje aduanero.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

468. Como ya pusieron de relieve en su declaración oral, los Estados Unidos no están de acuerdo. Las medidas de China constituyen infracciones claras de los párrafos 4 y 5 del artículo III, y del *Acuerdo sobre las MIC*, con independencia de que las cargas sean interiores y estén sujetas al párrafo 2 del artículo III o derechos de aduana sujetos al artículo II.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

469. Como se aborda en la respuesta a la pregunta 85, el Canadá está de acuerdo en que las cargas previstas en las medidas examinadas son o cargas interiores o cargas en frontera (y China ha reconocido que todas las cargas, salvo las pagadas por los fabricantes de vehículos por las partes que importan directamente, son interiores), pero que las prescripciones administrativas de las medidas impugnadas no tienen que caracterizarse como "en frontera" o "interiores" desde el principio.

104. (China) Sírvanse formular observaciones acerca de la posición de los reclamantes de que una de las formas en que las medidas modifican las "condiciones de competencia" consiste en imponer a un fabricante que utilice cualesquiera partes de automóviles importadas un oneroso régimen administrativo. (Por ejemplo: Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102)

Respuesta de China

470. Como China explicó en la primera reunión del Grupo Especial, lo que los reclamantes han calificado de "oneroso régimen administrativo" es el proceso aduanero que China ha establecido para determinar si un fabricante de automóviles importa y monta un grupo de partes de automóviles que, en su integridad, posee las características esenciales de un vehículo automóvil. En respuesta a varias preguntas, principalmente la pregunta 134, China ha explicado que la finalidad del proceso aduanero que China ha instaurado es establecer la relación entre expediciones múltiples de partes y componentes a efectos de fijar los derechos que se aplican al artículo completo.

471. China no considera que el proceso que ha establecido con esos fines sea más "oneroso" que los procesos aduaneros que los Miembros han adoptado para hacer frente a otras cuestiones complejas de administración de aduanas, como los regímenes de perfeccionamiento activo y devolución de derechos. El párrafo 1 c) del artículo VIII reconoce explícitamente que los procesos aduaneros pueden ser complejos. El mero hecho de que tales procesos puedan ser complejos no supone que estén sujetos a las disciplinas del artículo III.

105. (Reclamantes) ¿Son las cargas aplicadas en relación con importaciones de juegos de piezas CKD y SKD al amparo del segundo párrafo del artículo 20 del Decreto N° 125 "cargas en frontera"? De ser así, ¿están comprendidas dichas cargas en las disciplinas del artículo II del GATT? De ser así, ¿son "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT, primera oración, o "demás derechos o cargas" con arreglo al párrafo 1 b) del artículo II del GATT, segunda oración?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

472. Las Comunidades Europeas entienden que se hace referencia al segundo apartado del artículo 2 del Decreto N° 125 y no al artículo 20. Si es así, las Comunidades Europeas opinan que si el importador hace uso de la opción prevista en el artículo 2 del Decreto N° 125 y declara juegos de piezas CKD y SKD en aduana con arreglo a procedimientos aduaneros ordinarios y la clasificación se efectúa con arreglo a normas aduaneras ordinarias, es decir, de conformidad con las características objetivas de los productos que se presentan, las cargas impuestas son "cargas en frontera" de conformidad con el artículo II del GATT. China ha indicado que las cargas serían "derechos de aduana propiamente dichos". Habida cuenta del hecho de que las cargas aplicadas a tales juegos no han sido registradas en las Listas de concesiones de China de conformidad con el párrafo 1 del Entendimiento relativo a la Interpretación del párrafo 1 b) del Artículo II del GATT de 1994, las cargas no pueden ser "demás derechos o cargas". En consecuencia, las Comunidades Europeas

pueden estar de acuerdo con China en que, en este caso concreto, las cargas serían "derechos de aduana propiamente dichos".

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

473. Los Estados Unidos entienden que esta pregunta se refiere al artículo 2 (no al 20) del Decreto N° 125. Como explicaron los Estados Unidos en respuesta a la pregunta 80, parecería tratarse de un derecho de aduana propiamente dicho.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

474. Como se examina en respuesta a la pregunta 33, las cargas pueden considerarse cargas en frontera únicamente en la medida en que se aplican a partes que llegan a la frontera en una sola expedición y, en la forma en que se presentan en la frontera, poseen las características esenciales de un vehículo entero. En tales casos, las cargas podrán considerarse cargas en frontera. Como se analiza en respuesta a la pregunta 61, a dichas partes se les debería gravar con derechos de aduana propiamente dichos a un tipo del 10 por ciento. Por supuesto, la tasación de las partes tendría que ser compatible con las líneas arancelarias y las reglas de interpretación aplicables, de forma que una mera colección de partes no bastaría para constituir un juego de piezas CKD o SKD si precisa una elaboración ulterior.

106. (Reclamantes) Si las cargas percibidas en relación con las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD al amparo del segundo párrafo del artículo 2 del Decreto N° 125 son "cargas en frontera" de conformidad con el artículo II del GATT, ¿tendría el Grupo Especial que decidir no obstante acerca de las alegaciones en el marco de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

475. A condición de que China confirme que

- únicamente se aplican los procedimientos aduaneros ordinarios generales en el contexto del segundo párrafo del artículo 2 del Decreto N° 125 y
- un juego de piezas CKD o SKD consiste en todas las partes necesarias para fabricar un vehículo presentadas en aduana al mismo tiempo y en una sola expedición

bastaría que el Grupo Especial decidiese si está o no en consonancia con la Lista de compromisos de China aplicar a dichos juegos en general y en todos los casos el derecho sobre vehículos automóviles completos en el caso del segundo apartado del artículo 2. La presente respuesta ha de entenderse a la luz del hecho de que las Comunidades Europeas no han formulado una alegación separada en el marco del párrafo 93 del Protocolo de Adhesión de China.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

476. Sí, esas alegaciones seguirían siendo válidas, porque -como han explicado los Estados Unidos- un derecho de aduana propiamente dicho puede ser aplicado de manera incompatible con los párrafos 4 y 5 del artículo III y el Acuerdo sobre las MIC si la cuantía del derecho depende de prescripciones en materia de contenido nacional o de mezcla local.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

477. Como se señala en respuesta a las preguntas 85 y 101, a diferencia de las cargas sobre juegos de piezas CKD y SKD definidas por los reclamantes, las medidas impugnadas aplican "cargas interiores", e imponen cargas administrativas adicionales que deben examinarse en el marco de los párrafos 2, 4, y 5 del artículo III y del artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*.

107. (Reclamantes) En el párrafo 20 de su declaración oral presentada por escrito, China interpreta que la palabra "comercio" en el párrafo 1 a) del artículo II del GATT "es sinónima de 'importaciones'". ¿Están ustedes de acuerdo? Sírvanse explicar su respuesta.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

478. Las Comunidades Europeas no tienen claro por qué China desea interpretar que la palabra "comercio" sea sinónima de "importaciones". El sentido corriente de "comercio" es "*buying and selling; the exchange of merchandise or services, especially on a large scale*" ("comprar y vender; el intercambio de mercancías o servicios, especialmente a gran escala") (*Shorter Oxford English Dictionary*).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

479. Los Estados Unidos no están de acuerdo -"comercio" es un término más amplio que "importaciones"- . De hecho, los Estados Unidos entienden que los Miembros pueden consolidar en sus listas tanto derechos de exportación como derechos de importación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

480. Aunque ambos términos tienen relación, el Canadá señala que "comercio" es el concepto más general, que incluye "importaciones" como subcomponente. El *Shorter Oxford English Dictionary* define "*commerce*" ("comercio") como "*buying and selling; the exchange of merchandise or services, esp. on a large scale*" ("comprar y vender; el intercambio de mercancías o servicios, especialmente a gran escala").⁷⁶ Así pues, aunque guarden relación, no sería procedente limitar "comercio" solamente a "importaciones", que son tan sólo un elemento del "comercio" en general.

108. China ha declarado que "las cargas que China impone al amparo de las medidas impugnadas se retrotraen a una obligación que nació en el momento de la importación. Esa obligación consiste en que cuando el fabricante de automóviles cumple su intención declarada de importar y montar partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, estará obligado a pagar el tipo de derecho aplicable a vehículos automóviles, igual que si hubiera importado dichas partes y componentes en una sola expedición" (párrafo 31 de su Primera declaración oral presentada por escrito).

a) (China) ¿Podría China aclarar si los productos en litigio no pueden cruzar la frontera si no se cumple la obligación que ha descrito China?;

⁷⁶ *Shorter Oxford English Dictionary*, quinta edición (Oxford: Oxford University Press, 2002), página 459 (Canadá - Prueba documental 7).

Respuesta de China

481. Como China ha explicado en respuesta a la pregunta 55, existe una distinción importante en la práctica aduanera internacional, que está recogida en el Convenio de Kyoto revisado, entre el cumplimiento de las formalidades aduaneras en relación con una importación y el levante de esa importación. A menudo, el levante de los productos importados -es decir, su puesta a disposición del importador en la frontera- tiene lugar antes de que hayan completado el "despacho". Las mercancías objeto de levante sobre esa base pueden estar sujetas a otros procedimientos aduaneros para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros pertinentes.

482. En consonancia con dichas prácticas aduaneras internacionales, las partes y componentes de automóviles que un fabricante importa para un modelo de vehículo registrado son "entregadas" al fabricante de automóviles en la frontera, pero quedan sujetas a un régimen aduanero, garantizadas mediante fianza, para asegurar el cumplimiento de los tipos arancelarios de China para vehículos automóviles. Este régimen asegura que la importación y el montaje de expediciones múltiples de partes y componentes sean objeto del mismo trato arancelario en virtud de la RGI 2 a) con independencia de que las partes y componentes entren en China en una sola expedición o en varias. La obligación de pagar el derecho aplicable a vehículos automóviles nace como "condición" de -es decir, con motivo de- la importación de partes y componentes que China habría clasificado como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 108 a)

483. La respuesta de China a esta pregunta del Grupo Especial sugiere que como las partes de automóviles pueden ser entregadas al control de un importador antes de que se hayan cumplido todos los procedimientos aduaneros, la "condición" de las partes de automóviles en el momento de la importación también puede determinarse sobre la base de su utilización en el mercado nacional tras su levante y entrega al fabricante de automóviles. De conformidad con el Sistema Armonizado, la condición de la mercancía cuando la expedición es introducida en China es la condición de la mercancía en el momento de la importación con independencia del momento en que se cumplan todos los procedimientos aduaneros. En consecuencia, los Estados Unidos discrepan en cuanto a que China dé a entender que tiene derecho a clasificar las partes de automóviles importadas "con independencia de que las partes y componentes entren en China en una sola expedición o en varias".

b) (China) Sírvanse explicar cómo puede considerarse que las cargas son "una obligación que nace en el momento de la importación" cuando no existen salvedades en su Arancel;

Respuesta de China

484. China ha respondido a esta pregunta al contestar a preguntas anteriores, principalmente las preguntas 27 y 54. En resumen, China no considera que estuviera obligada a consignar un "término, condición o salvedad" en su Lista de concesiones para poder interpretarla y hacerla cumplir de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado. La "condición" de las partes y componentes de automóviles en el momento de la importación es que forman parte de un grupo de partes y componentes de automóviles importados que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Dicha condición se determina mediante la evaluación previa del modelo de vehículo con el que guardan relación esas partes y componentes, y mediante la declaración del importador en el momento de la importación. El fabricante de automóviles está obligado a pagar el derecho aplicable a vehículos automóviles cuando combina esa expedición de partes y componentes de automóviles con otras expediciones de partes y componentes de automóviles importados para

montar un modelo de vehículo que haya registrado previamente por cumplir uno o más de los umbrales enunciados en el Decreto N° 125.

c) **(China)** China declaró durante la primera reunión sustantiva que la determinación de si determinadas partes de automóviles deberían caracterizarse como vehículos completos se efectúa antes de la importación. Habida cuenta de esa declaración, sírvanse explicar de qué forma la condición que China describe *supra* puede considerarse "una obligación que nace en el momento de la importación"; y

Respuesta de China

485. Como se describe en respuesta a la pregunta anterior, y a la pregunta 134, la evaluación y verificación previas tienen por objeto establecer la relación entre expediciones múltiples de partes y componentes a efectos de fijar los derechos que se aplican al artículo completo. Mediante la evaluación y verificación se establece si expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente en un modelo de vehículo que China habría clasificado como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.

486. Como China explicó en respuesta a la pregunta 5, cuando el fabricante ya haya registrado que un modelo de vehículo cumple uno o más de los umbrales del artículo 21 del Decreto N° 125, posteriormente debe importar las partes para ese modelo de vehículo por separado de otras partes de automóviles, y debe declarar las partes importadas como partes de un modelo de vehículo registrado. Como el fabricante de automóviles ha importado partes y componentes que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, está obligado a pagar el tipo de derecho aplicable a vehículos automóviles como condición de -es decir, con motivo de- la importación de dichas partes y componentes conexos.

d) **(China)** China ha declarado también durante la primera reunión sustantiva que la "intención" de los importadores no hace al caso para la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) y que lo que es pertinente a efectos de clasificación arancelaria es la determinación de si las partes de que se trate poseen las características esenciales de un artículo completo (es decir, un vehículo completo en el caso que nos ocupa). ¿Cómo compagina China esta posición con su declaración citada *supra* de que la obligación que nace en el momento de la importación está vinculada a la determinación de si el fabricante de automóviles cumple su intención declarada de importar y montar partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil?

Respuesta de China

487. En este caso están en juego dos ideas distintas de "intención". El argumento de China en relación con la RGI 2 a) es que en ella no se contempla si el importador *tiene la intención* de montar partes y componentes en el artículo terminado -la intención se da por supuesta-. Así pues, si un importador importa un vehículo automóvil completamente desmontado en un solo contenedor con la intención de vender las diversas partes y componentes como piezas de repuesto, esta intención no hace al caso para la determinación sobre su clasificación -las autoridades aduaneras deberían clasificar la importación como un vehículo automóvil completo de conformidad con la RGI 2 a)-.

488. Como China ha explicado en respuesta a anteriores preguntas, el objeto de la evaluación y verificación previas de modelos de vehículos específicos es establecer si el fabricante de automóviles tiene la práctica o la intención de importar *expediciones múltiples* de partes y componentes que, en su

integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Como se ha explicado, el fabricante de automóviles está obligado a pagar el tipo de derecho aplicable a vehículos automóviles respecto de esas importaciones. De conformidad con el régimen aduanero que China ha establecido con tal finalidad, el fabricante de automóviles paga los derechos de aduana aplicables después de haber montado las expediciones múltiples de partes y componentes en el modelo de vehículo registrado.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 108 d)

489. En su respuesta, China declara: "Como China ha explicado en respuesta a anteriores preguntas, el objeto de la evaluación y verificación previas de modelos de vehículos específicos es establecer si el fabricante de automóviles tiene la práctica o la intención de importar *expediciones múltiples* de partes y componentes que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Como se ha explicado, el fabricante de automóviles está obligado a pagar el tipo de derecho aplicable a vehículos automóviles respecto de esas importaciones. De conformidad con el régimen aduanero que China ha establecido con tal finalidad, el fabricante de automóviles paga los derechos de aduana aplicables después de haber montado las expediciones múltiples de partes y componentes en el modelo de vehículo registrado."

490. Esta práctica de China pasa por alto la debida aplicación del Sistema Armonizado, que dispone que las mercancías se deben clasificar en la condición que presenten sin tener en cuenta lo que ocurra con ellas después de la importación.

109. (Todas las partes) ¿Están ustedes de acuerdo, y, de ser así, por qué razón, con el siguiente argumento que figura en el párrafo 14 de la declaración oral de Australia en calidad de tercero, que se formuló en relación con la alegación de China de que una carga que se imponga después del momento o del lugar de la importación puede no obstante ser una carga en frontera si está relacionada con una obligación que nace en el momento de la importación?:

"Presumiblemente, en un intento de establecer un nexo con la importación, las medidas en litigio incluyen una declaración formulada en el momento de la importación. Sin embargo, esta declaración parece estar totalmente centrada en el modo en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en los contenidos de una expedición en el momento de la importación. ... Por consiguiente ... la *obligación nace en el ámbito interno*, después de que el vehículo ha sido fabricado." (sin cursivas en el original)

Respuesta de China

491. China ya ha contestado a esta pregunta en respuesta a la pregunta 78.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

492. Las Comunidades Europeas están totalmente de acuerdo con el argumento presentado por Australia en el párrafo 14 de su declaración oral. Véase también la respuesta a la pregunta 78.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

493. Tengan la bondad de ver la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 78.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

494. El Canadá está de acuerdo con la declaración de Australia, y a ese respecto remite al Grupo Especial a los párrafos 65 y 66 de su Primera comunicación escrita donde se ilustra la forma en que la obligación nace en el ámbito interno en el marco de las medidas impugnadas.

C. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994

110. (Todas las partes) La Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación declara, entre otras cosas, que "Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado." Sírvanse explicar que se entiende por "éste presente" en la referencia de la Regla 2 a).

Respuesta de China

495. China considera que la expresión "éste presente" en la RGI 2 a) es, por sí solo, susceptible de distintas interpretaciones al aplicarse a artículos desmontados o sin montar todavía que son importados en expediciones múltiples. Ahora bien, habida cuenta de la interpretación adoptada por la OMA, que se analiza *infra*, China considera que cabe interpretar que la expresión incluye "que éste presente en una declaración de aduana" o "que éste presente habida cuenta de los hechos y circunstancias de la transacción de importación".

496. De conformidad con el *Convenio del Sistema Armonizado*, las Reglas Generales de Interpretación forman parte del Sistema Armonizado. En consecuencia, China considera que es procedente interpretar la RGI 2 a), incluida la expresión "éste presente", de conformidad con el artículo 31 de la *Convención de Viena*. China cree que existen dos aspectos importantes a este respecto.

497. En primer lugar, la RGI 2 a) emplea la expresión "éste presente" en el contexto de la resolución de la relación en materia de clasificación arancelaria entre artículos completos y partes de artículos. En cuanto a los artículos desmontados y sin montar todavía, la RGI 2 a) resuelve esta relación de clasificación al establecer que las partes y componentes se clasifican como el artículo completo si "ést[os] present[an]" las características esenciales de dicho artículo. En este contexto, sería arbitrario concluir que la misma colección de partes y componentes, utilizados para montar el mismo artículo terminado, deberían obtener un resultado de clasificación distinto exclusivamente sobre la base de si las partes y componentes están contenidos en una sola expedición o en múltiples expediciones. Dicha interpretación viciaría la resolución de la relación entre partes y artículos enteros que establece la regla, porque dejaría la resolución de esa cuestión enteramente a discreción del importador. Además, violaría el principio general de que el fondo debe prevalecer sobre la forma en la administración de la legislación aduanera.

498. El segundo elemento pertinente de análisis en virtud de la *Convención de Viena* es el párrafo 3 a) del artículo 31, "todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones". Como le consta al Grupo Especial, y se explica en respuesta a la pregunta 112, el Comité del Sistema Armonizado ha interpretado la RGI 2 a) en su relación con "la clasificación de artículos cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países". La interpretación del Comité del SA, en su forma adoptada por la OMA, es que la aplicación de la RGI 2 a) en esta circunstancia es una cuestión "que debe resolver cada país de acuerdo con sus reglamentos nacionales". Dicha interpretación influye forzosamente en la manera de entender el término "éste presente". Si dicho término se limitara al contenido de una sola expedición, no existiría

el ámbito para que los miembros del Sistema Armonizado aplicaran los principios de la RGI 2 a) a las mercancías montadas a base de expediciones múltiples. Del hecho de que la OMA haya constatado que los miembros del Sistema Armonizado pueden aplicar los principios de la RGI 2 a) a mercancías montadas a partir de expediciones múltiples sólo puede desprenderse que la expresión "éste presente" no está limitada a expediciones únicas.

499. Estas consideraciones respaldan la conclusión de que ha de interpretarse que la expresión "éste presente" permite a las autoridades aduaneras nacionales aplicar los principios de la RGI 2 a) a mercancías que se monten en el ámbito nacional a partir de expediciones múltiples de partes y componentes. Como se analiza en respuesta a la pregunta 112, toda aplicación de esa índole de la RGI 2 a) sigue estando circunscrita por los principios de la propia RGI 2 a).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

500. Cuando se clasifican mercancías en el Sistema Armonizado, la clasificación siempre se efectúa atendiendo a las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como fue importado y presentado a la aduana, expedición por expedición. No interesan la intención del importador ni los diferentes tipos de derechos. He ahí la esencia de las palabras "éste presente" en la Regla 2 a).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

501. A los efectos de la Regla 2 a), "éste presente" se refiere a la condición del artículo en el momento de su importación. Con arreglo a la legislación aduanera estadounidense, está perfectamente establecido que la clasificación se basa en la condición de las mercancías en el momento de la importación.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

502. La evaluación de si un artículo incompleto o sin terminar presenta las "características esenciales" de un artículo completo o terminado debe efectuarse sobre la base de las características objetivas de dicho artículo, y exclusivamente de ese artículo, en el estado en que se presenta a los funcionarios de aduanas en la frontera (o sea, la "instantánea"). Ese es el sentido de "éste presente" en la Regla 2 a). En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación confirmó que la clasificación debe basarse en las características objetivas que un artículo presente cuando citó la declaración de la OMA de que "la clasificación de los productos en el Sistema Armonizado, en su caso, se efectúa siempre sobre la base de las características objetivas *del* producto en el momento de su importación".⁷⁷ No se han de tomar en consideración envíos distintos que lleguen en momentos diferentes, la utilización final o el valor del artículo, sino únicamente las características objetivas *del* producto que éste presente en la frontera.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 110

503. China declara que la expresión "éste presente" en la RGI 2 a) significa "que éste presente habida cuenta de los hechos y circunstancias de la transacción de importación". A los efectos de las medidas "antielusión" de China, entre tales hechos y circunstancias figura el montaje después de la importación de partes de automóviles importadas en vehículos automóviles terminados. Esta interpretación propuesta de la expresión "éste presente" socava la propia uniformidad para cuya protección se concibió el Sistema Armonizado porque China pasa por alto la forma real de expedición

⁷⁷ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 230 (sin cursivas en el original).

de las mercancías y favorece una condición futura de las mercancías ya integradas en un vehículo automóvil entero. Dicha condición futura no existe en el momento de la importación de la parte de automóvil.

504. Los Estados Unidos discrepan de la alegación de China de que la expresión "éste presente" no está limitada a expediciones únicas por el texto de la "decisión" del Sistema Armonizado descrita en el párrafo 10 del anexo IJ/7 del documento 39.600.⁷⁸ A esta "decisión" no hay por qué otorgarle más peso con arreglo al párrafo 3 a) del artículo 31 de la Convención de Viena, que dispone que, para los efectos de la interpretación de un tratado, habrá de tenerse en cuenta "todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones". La observación inicial fue hecha por el Comité de Nomenclatura, que estaba encargado de la interpretación de la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (el predecesor del Sistema Armonizado). Como la "decisión" quedó únicamente recogida en el informe del Comité y no se efectuaron enmiendas de las Notas explicativas ni se adoptó un dictamen de clasificación, el párrafo 10 carece de peso, y no es una decisión de obligado cumplimiento del Comité del Sistema Armonizado.

505. Además, la "decisión" no fue adoptada por la OMA. La "decisión" tampoco supone que la administración aduanera de un miembro pueda derogar las prescripciones de las Reglas Generales de Interpretación mediante la reglamentación nacional. La "decisión" tampoco constituye una interpretación del sentido de "éste presente". De hecho, la "decisión" no aborda de ninguna forma la frase "éste presente".

506. De hecho, la teoría de China sobre el sentido de "éste presente" va en contra de una decisión adoptada por el Comité de Nomenclatura durante su 42º período de sesiones celebrado en 1979. En aquella decisión se adoptó la propuesta de la delegación de Dinamarca de que la palabra "*imported*" en la versión inglesa de la nomenclatura del Sistema Armonizado fuera sustituida por "*presented*" con objeto de armonizar las versiones francesa e inglesa y de forma que ésta última fuera aplicable también a mercancías exportadas en caso necesario.⁷⁹ La sustitución se efectuó también en el contexto de la RGI 2 a) con fines de coherencia. "Que éste presente" significa la condición de la mercancía en el momento en que es importada, y la sustitución de "*imported*" por "*as presented*" en el contexto de la RGI 2 a) obedece a razones editoriales, no de fondo.

507. Dicha interpretación se ve respaldada de hecho por una carta expedida por la Dirección de Nomenclatura y Clasificación en octubre de 1989, en la que explicaba que la sustitución de "*imported*" por "*presented*" era efectivamente una enmienda de carácter editorial, adoptada para dejar muy claro que las disposiciones de las Reglas pertinentes se aplican a un artículo dado en la condición en que se presenta para despacho de aduana.⁸⁰

508. Las mercancías se presentan a despacho de aduana en el momento de la importación. Incluso si el despacho de aduana no se completa hasta pasado cierto tiempo, el montaje que ocurre después de la presentación no es una condición que existiera cuando las mercancías fueron presentadas en la aduana (en el momento de la importación). Así pues, la interpretación por China de "*as presented*" ("que éste presente") (que incluye el montaje después de la importación en el mercado nacional) es incorrecta. Por las razones antes citadas, "*as presented*" ("que éste presente") es la condición de la mercancía en el momento de la importación.

⁷⁸ China - Prueba documental 29.

⁷⁹ Véase el anexo F/2 del documento 25.300E (Estados Unidos - Prueba documental 1).

⁸⁰ Carta de la Dirección de Nomenclatura y Clasificación de fecha 2 de octubre de 1989, con anexos (Estados Unidos - Prueba documental 1).

111. (Reclamantes) Sírvanse formular observaciones sobre la declaración de China en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita y en el párrafo 13 de su declaración oral de su Primera declaración oral en relación con la decisión reafirmada por la OMA sobre la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación. En particular, sírvanse aclarar el estatuto jurídico de esta decisión de la OMA, incluso si es vinculante para las partes en la OMA o los Miembros de la OMC.

Respuesta de China

509. Por sus propios términos, la decisión del Comité del Sistema Armonizado es una interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a). Según el artículo 7 del Convenio del Sistema Armonizado, una de las funciones del Comité del Sistema Armonizado es "formular recomendaciones para asegurar la interpretación y aplicación uniforme del Sistema Armonizado". La OMC declara que el Comité "es el único órgano internacional que puede prestar asesoramiento autorizado en cuanto a clasificación arancelaria".⁸¹ Según el artículo 8 del Convenio del Sistema Armonizado, los "criterios relativos a la interpretación del Sistema Armonizado y las recomendaciones encaminadas a asegurar la interpretación y aplicación uniformes del Sistema Armonizado" que adopte el Comité del SA "se considerarán aprobados" por la OMA si ningún miembro presenta objeciones a su adopción en un plazo determinado.

510. Como consecuencia de estas disposiciones, la decisión del Comité del SA es una interpretación autorizada de la RGI 2 a) adoptada por los miembros de la OMA. Refleja la interpretación oficial por la OMA de la RGI 2 a) en su aplicación a la clasificación de artículos que están montados a partir de expediciones múltiples de partes y componentes. La decisión de la OMA es que esta aplicación concreta de la RGI 2 a) es una cuestión "que debe resolver cada país de acuerdo con sus reglamentos nacionales". Esta interpretación de la RGI 2 a) se remonta a una decisión adoptada por el Comité de Nomenclatura cuando se redactó por primera vez la RGI 2 a) a principios del decenio de 1960.⁸² La decisión de 1995 del Comité del SA meramente reafirmó esta arraigada interpretación de la RGI 2 a) en el contexto del Sistema Armonizado.

511. Las Reglas Generales de Interpretación forman parte del Sistema Armonizado y son vinculantes para los miembros de la OMA. Lógicamente, en ello deberían quedar incluidas las interpretaciones autorizadas de las Reglas Generales de Interpretación adoptadas por la OMA. Pero la cuestión de si la decisión del Comité del SA es formalmente "vinculante" para los miembros de la OMA no hace al caso en la presente diferencia. Al decidir que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es una cuestión que ha de resolverse de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales, la OMA ha interpretado necesariamente que la RGI 2 a) no contiene una prohibición de esta aplicación concreta de la regla, y ha constatado que esta aplicación de la regla no es incompatible por lo demás con el Sistema Armonizado. Por su naturaleza, no es una interpretación que "vincule" a los miembros de la OMA; es una interpretación que deja la cuestión a la jurisdicción de cada miembro de la OMA.⁸³

⁸¹ OMA, *The Harmonized System: The language of international trade*, Prueba documental conjunta 36.

⁸² Véase OMA, Comité del Sistema Armonizado, documento 39.235 (8 de febrero de 1995), párrafo 28 ("La Secretaría ha expuesto a continuación una decisión adoptada por el Comité de Nomenclatura cuando se redactaron la Regla General de Interpretación 2 a) y su Nota explicativa adjunta ...").

⁸³ Por expresarlo de otra manera, la decisión adoptada por la OMA impide que un miembro de la OMA argumente que otro miembro de la OMA no puede aplicar la RGI 2 a) a expediciones múltiples, incluso si el miembro de la OMA reclamante no aplica la RGI 2 a) de esa forma. En este sentido, esta decisión del Comité del SA es "vinculante".

512. Como se aborda con mayor detalle en respuesta a otras preguntas, el Órgano de Apelación ha afirmado en repetidas ocasiones la importancia del Sistema Armonizado para interpretar las Listas de concesiones de los Miembros, lo que incluye las Reglas Generales de Interpretación. En la medida en que guarda relación con la presente diferencia, la importancia de la interpretación adoptada por la OMA es que los Miembros de la OMC han sido conscientes, desde 1995 por lo menos, de que el Sistema Armonizado permite que los Miembros clasifiquen múltiples importaciones de partes y componentes de conformidad con los principios de la RGI 2 a). Eso es parte del contexto en el que China negoció su Lista de concesiones con otros Miembros de la OMC con motivo de su adhesión a la OMC. Con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, la decisión de la OMA relativa a la interpretación de la RGI 2 a) constituye por tanto un contexto importante para la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

513. En general, las decisiones de la OMA no vinculan a las partes contratantes de la OMA.⁸⁴

514. También es preciso situar en su debido contexto la Prueba documental 29 presentadas por China, a la que se hace referencia en el párrafo 160 de la Primera comunicación escrita de China. Los párrafos 1 a 8 de la decisión no tienen nada que ver con la cuestión de las "expediciones fraccionadas". Esos párrafos se refieren a la sentencia del Tribunal Europeo de Justicia en el asunto C-35/93 *Dr. Eisbein* (informes del Tribunal Europeo 1994, página I-02655), en que la cuestión en litigio era la importancia de la complejidad de la operación de montaje en el contexto de la Regla 2 a) del Sistema Armonizado.

515. Como cuestión totalmente distinta, el comité decidió incluir en su informe la decisión del Comité de Nomenclatura relativa a expediciones fraccionadas. No obstante, la Regla 2 a) no ha sido objeto de modificación alguna como consecuencia del examen en el comité. Por lo tanto, el argumento de China de que la decisión del comité afectaría de alguna forma al criterio de "éste presente" de la Regla 2 a) en el contexto de expediciones fraccionadas carece por completo de fundamento.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

516. En el contexto del Sistema Armonizado, una decisión adoptada por el Comité del Sistema Armonizado no es jurídicamente vinculante para sus miembros. Las decisiones del Comité se consideran asesoramiento y orientación para la interpretación del Sistema Armonizado. Las Aduanas de los Estados Unidos consideran que estas decisiones suelen aportar ideas útiles acerca de la forma en que el Comité del Sistema Armonizado estima determinadas disposiciones. Al dictar sus decisiones, el Comité del Sistema Armonizado "también suele decidir si la decisión justifica una enmienda de las [Notas explicativas], la emisión de un dictamen de clasificación que se añada al Compendio, o simplemente dejar constancia de la decisión en el informe del período de sesiones. Si la decisión da por resultado enmiendas de la [Nota explicativa] o se incluye en el Compendio, en ese caso se le otorgará considerable peso. ... A las decisiones del [Comité del Sistema Armonizado] que simplemente consten en el informe se les debe otorgar poca importancia". Véase la Decisión del Tesoro (T.D.) 89-80, que expone la posición estadounidense acerca de la debida orientación sobre el empleo de determinados documentos para interpretar el Sistema Armonizado. Desde que implantó el

⁸⁴ Incluso los actos más autorizados de la OMA, a saber, los dictámenes de clasificación, no son vinculantes en el ordenamiento jurídico de las CE, y así lo ha confirmado el Tribunal Europeo de Justicia en el asunto C-206/03, *Commissioners of Customs & Excise contra SmithKline Beecham plc* (informes del Tribunal Europeo 2005, página I-00415).

Sistema Armonizado en 1989, la Administración de Aduanas de los Estados Unidos ha citado esta Decisión del Tesoro en casi todas las resoluciones administrativas sobre asuntos de clasificación arancelaria.

517. Como queda recogido en el anexo IJ/7 del documento 39.600 (HSC/16 - Informe), la OMA adoptó dos "decisiones". La primera fue suprimir la referencia a "operaciones sencillas de montaje" en la Nota explicativa de la Regla General de Interpretación 2 a). En cuanto a esta primera "decisión", la Administración de Aduanas de los Estados Unidos le otorga considerable importancia y ha clasificado mercancías de conformidad con la decisión de la OMA de suprimir la referencia a "operaciones sencillas de montaje".

518. La segunda "decisión" que se reseña en el párrafo 10 del anexo IJ/7 del documento 39.600 es meramente un debate de las partes contratantes sobre la forma en que el Sistema Armonizado considera las "expediciones fraccionadas". La observación inicial fue hecha por el Comité de Nomenclatura, que era el órgano encargado de interpretar la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (NCCC), la predecesora del Sistema Armonizado. Dado que la "decisión" únicamente quedó recogida en el informe del Comité y no se efectuaron enmiendas a las Notas explicativas ni se adoptó un Dictamen de Clasificación, las Aduanas estadounidenses opinan que el párrafo 10 tiene poco peso. Igualmente, el párrafo 10 *no significa* que una administración miembro pueda revocar las prescripciones de las Reglas Generales de Interpretación mediante reglamentación en el ámbito nacional.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

519. Una decisión de la OMA no vincula a los Miembros de la OMA o de la OMC. Las Reglas Generales de Interpretación, las Notas de sección y de capítulo, incluidas las notas de subpartida, son vinculantes para los signatarios del Sistema Armonizado. Las Notas explicativas no son vinculantes, pero constituyen la interpretación oficial del Sistema Armonizado en el plano internacional y constituyen un complemento indispensable del Sistema. No se facilita orientación similar en el caso de otros instrumentos no vinculantes, como las decisiones de la OMA. A estas últimas, en particular a las que recogen un consenso de los miembros de la OMA, debe otorgárseles menos importancia en la jerarquía interpretativa del Sistema Armonizado, por detrás de las reglas Generales de Interpretación, las Notas de sección y de capítulo y las Notas explicativas.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 111

520. En la primera oración de su respuesta, China alega que: "Por sus propios términos, la decisión [la Prueba documental 29 presentada por China] del Comité del Sistema Armonizado es una interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a)." Esto no es una interpretación exacta de lo que la Prueba documental 29 presentada por China efectivamente representa. Como los Estados Unidos señalaron en su respuesta inicial a esta pregunta, fueron dos las "decisiones" adoptadas por la OMA como se recoge en el anexo IJ/7 del documento 39.600 (HSC/16 - Informe). La primera decisión adoptada fue un acuerdo del Comité del Sistema Armonizado (CSA) de suprimir la referencia a "operaciones sencillas de montaje" en la Nota explicativa de la Regla General de Interpretación 2 a). En cuanto a esta primera "decisión", el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos le otorga considerable importancia y ha clasificado de conformidad con la decisión de la OMA de suprimir la referencia a "operaciones sencillas de montaje".

521. En su respuesta a esta pregunta, China declara que: "Como consecuencia de estas disposiciones, la decisión del Comité del SA es una interpretación autorizada de la RGI 2 a) adoptada por los miembros de la OMA. Refleja la interpretación oficial por la OMA de la RGI 2 a) en su

aplicación a la clasificación de artículos que están montados a partir de expediciones múltiples de partes y componentes. La decisión de la OMA es que esta aplicación concreta de la RGI 2 a) es una cuestión 'que debe resolver cada país de acuerdo con sus reglamentos nacionales'. Esta interpretación de la RGI 2 a) se remonta a una decisión adoptada por el Comité de Nomenclatura cuando se redactó por primera vez la RGI 2 a) a principios del decenio de 1960." Esta declaración no es correcta. En su 16º período de sesiones, el Comité de Nomenclatura decidió específicamente respecto de las Notas explicativas de la nueva RGI que: "No se adoptaría ninguna disposición respecto de la aplicación de la Regla a partes y expediciones fraccionadas de artículos desmontados o sin montar todavía."⁸⁵

522. China declara asimismo: "..., desde 1995 por lo menos, de que el Sistema Armonizado permite que los Miembros clasifiquen múltiples importaciones de partes y componentes de conformidad con los principios de la RGI 2 a)". En síntesis, la parte del documento en la que China basa su argumento no es vinculante para las partes contratantes del SA y merece poca, o ninguna, importancia en el procedimiento de la OMC. La "decisión" básica es una observación del Comité de Nomenclatura que interpreta la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera, en el que los Estados Unidos nunca fueron parte. La incorporación de dicha observación en el informe HSC/16 indica simplemente que ni el estatuto de las expediciones fraccionadas ni la clasificación de mercancías montadas a partir de mercancías importadas de diversas procedencias están comprendidos en el ámbito de jurisdicción del Convenio del SA o del Comité del SA. La decisión adoptada en Comité del SA no interpreta la RGI 2 a). De hecho, se adopta en medio de un debate sobre la relación que guardan las operaciones sencillas de montaje y la fabricación ulterior con la aplicación de la RGI 2 a).⁸⁶ En períodos de sesiones posteriores, el Comité del SA declaró que la producción industrial con utilización de máquinas herramienta quedaba fuera del ámbito de operaciones de montaje admisibles previstas en la RGI 2 a).⁸⁷

523. Así pues, la "decisión" a la que recurre China no tiene influencia directa en la interpretación de la RGI 2 a). No reduce de ninguna forma las obligaciones de China en el marco del Convenio del SA. China debe seguir clasificando las mercancías en el estado en que se presenten, empleando toda la nomenclatura, en lugar de clasificarlas mediante la eliminación en la práctica de la utilización de muchas partidas de los capítulos 84 y 85. China no puede hacer excepciones a sus obligaciones emanadas de un acuerdo internacional mediante la reglamentación nacional.

112. (Todas las partes) ¿Cómo debe interpretarse la Regla General de Interpretación 2 a) a la luz de esta decisión?

Respuesta de China

524. La decisión del Comité del SA reconoce los resultados arbitrarios en materia de clasificación que pueden producirse cuando una serie de partes y componentes conexos se fracciona en expediciones múltiples, lo que puede ocurrir cuando una sola transacción de importación se divide en "envíos fraccionados", habitualmente por motivos de transporte y a menudo sin conocimiento previo del importador, o cuando un fabricante importa partes y componentes en expediciones múltiples y los

⁸⁵ Véase anexo E del documento 13.450 E (NC/16/abril 1966) (Estados Unidos - Prueba documental 2).

⁸⁶ Los Estados Unidos hicieron una notificación pública relativa a su posición sobre los diversos documentos del Sistema Armonizado que se halla disponible por conducto de la OMA. Véase la Decisión del Tesoro T.D. 89-80, 54 FR 35127 (1989) (Estados Unidos - Prueba documental 4). En dicho aviso, los Estados Unidos indicaron que a una decisión del Comité del SA de la que queda constancia únicamente mediante una referencia en un informe del Comité del SA se le otorga poco peso. Esa Decisión del Tesoro se cita habitualmente en las resoluciones de la Jefatura emitidas por los Estados Unidos.

⁸⁷ Véase el anexo H/25 del documento 40.600E (HSC/18 - Informe), donde se cita el párrafo 15 del documento 40.447 (HSC/18) (Estados Unidos - Prueba documental 3).

monta en el ámbito nacional. En dichas circunstancias, el mismo grupo de partes y componentes importados puede ser objeto de una clasificación diferente exclusivamente en función de la forma en que se importan las partes y componentes. Ello es incompatible con el principio general de la práctica aduanera internacional de que el fondo debe prevalecer sobre la forma.

525. Como se explica en respuesta a la pregunta 111, el Comité de Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (el precursor de la OMA) reconoció la existencia de esta cuestión cuando redactó por primera vez la RGI 2 a) a principios del decenio de 1960. Fue en aquella época cuando el Comité de Nomenclatura convino en que la aplicación de la RGI 2 a) a envíos fraccionados y expediciones múltiples era una cuestión "que debe resolver cada país de acuerdo con sus reglamentos nacionales", interpretación que el Comité del SA reafirmó en el contexto del Sistema Armonizado en 1995.

526. Habida cuenta de esas decisiones, debe interpretarse que la RGI 2 a) permite a las autoridades aduaneras nacionales aplicar los principios de la RGI 2 a) a mercancías que se montan en el ámbito nacional a partir de expediciones múltiples de partes y componentes importados.⁸⁸ Toda aplicación de esa índole de la RGI 2 a) debe no obstante estar en conformidad con los principios de la RGI 2 a), en el sentido de que todo grupo de partes y componentes que las autoridades aduaneras clasifiquen como un artículo completo debe presentar las características esenciales del artículo. Además, esta aplicación de la RGI 2 a) sigue estando circunscrita por los límites de la propia RGI 2 a), que es relativa únicamente a la clasificación de partes y componentes desmontados o sin montar todavía que pueden montarse por medio de las operaciones de montaje que se especifican en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).

527. El hecho de que la OMA haya interpretado específicamente que la RGI 2 a) permite a los miembros del Sistema Armonizado aplicar los principios de dicha regla a expediciones múltiples de partes y componentes es sumamente pertinente a la cuestión de interpretación que el Grupo Especial tiene ante sí. En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación consideró la aplicación de la RGI 3 a) a la interpretación de las partes pertinentes de la Lista de concesiones de las CE. La RGI 3 a) se refiere a los casos en que "un producto pudiera clasificarse, 'en principio', en dos o más partidas". Al considerar si el Grupo Especial incurrió en error al constatar que la RGI 3 a) no era aplicable a los hechos, el Órgano de Apelación señaló que "no existe ninguna indicación en el expediente del Grupo Especial sobre cómo ha sido interpretada la expresión 'en principio' por el Comité del Sistema Armonizado de la OMA, o la propia OMA".⁸⁹ En dicha declaración va implícito que, si la OMA hubiera interpretado la expresión "en principio" en la RGI 3 a), dicha interpretación *habría* sido pertinente para el examen por el Grupo Especial de si la RGI 3 a) era aplicable a los hechos de ese asunto.

528. En el caso que nos ocupa, a diferencia de en el asunto *CE - Trozos de pollo*, la OMA ha interpretado la Regla General de Interpretación pertinente en un respecto que guarda relación directa con la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China. Como aclara la declaración del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, la interpretación de

⁸⁸ La decisión del Comité del SA se refiere a "artículos cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países". No hay motivo para creer que la decisión del Comité del SA no sea igualmente aplicable a artículos cuyos elementos sean originarios o procedan de un solo país. El número y la identidad de los países de donde son originarias las partes sería únicamente pertinente, como mucho, a efectos de la aplicación de normas de origen. Como se señala en el párrafo 6 de la decisión del Comité del SA, las Reglas Generales de Interpretación guardan relación exclusivamente con la clasificación en el marco del Sistema Armonizado, y no tienen influencia en las normas de origen.

⁸⁹ *CE - Trozos de pollo*, párrafo 234, nota 443.

la RGI 2 a) adoptada por el Comité del SA y aprobada por la OMA es pertinente a la aplicación de la RGI 2 a) a los hechos de la presente diferencia. Lo que demuestra esta interpretación es que las medidas impugnadas en la presente diferencia son compatibles con la RGI 2 a) y el Sistema Armonizado. De conformidad con la RGI 2 a), tal como la interpreta la OMA, China puede aplicar los principios de clasificación de la RGI 2 a) a múltiples importaciones de partes y componentes que se montan en un artículo completo. Eso es lo que hacen las medidas impugnadas.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

529. Esa decisión no influye en la interpretación de la RGI 2 a).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

530. La decisión de la OMA suprimió la referencia a "operaciones sencillas de montaje" de las Notas explicativas de la Regla General de Interpretación 2 a). Dado que una nota explicativa no puede ampliar ni restringir los términos del Sistema Armonizado, las Aduanas de los Estados Unidos creen que no se ha visto afectada la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a). Al aplicar dicha regla, sugieren que los funcionarios de aduanas pueden ver el artículo entero en el momento de la importación. Si un artículo no se puede clasificar con arreglo a la Regla General de Interpretación 2 a), la Regla General de Interpretación 1 exige la clasificación por separado de los componentes.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

531. Una decisión de la OMA que no haya sido adoptada en forma de modificación o adición a las Reglas Generales de Interpretación o incluida en una Nota explicativa o como Nota explicativa de las Reglas Generales de Interpretación puede aportar orientación pero no puede ser determinante en cuanto a la forma de aplicar las Reglas Generales de Interpretación. Toda discreción de que puedan gozar los Miembros respecto de la forma de clasificar expediciones fraccionadas debe ser naturalmente de carácter limitado de manera que no viole los compromisos arancelarios. En consecuencia, esta decisión no debe tener influencia en la interpretación de la RGI 2 a).

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 112

532. Tengan la bondad de consultar las observaciones *supra* sobre la respuesta de China a la pregunta 111. En contra de la afirmación de China en su respuesta de que "[h]abida cuenta de esas decisiones, debe interpretarse que la RGI 2 a) permite a las autoridades aduaneras nacionales aplicar los principios de la RGI 2 a) a mercancías que se montan en el ámbito nacional a partir de expediciones múltiples de partes y componentes importados", la única repercusión del informe HSC/16 es que debe suprimirse la referencia a "sencillas" en relación con las operaciones de montaje. Cualquier otra interpretación sería contraria a la debida aplicación del Sistema Armonizado.

113. (Reclamantes) Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China de que la Nota VII de las Notas explicativas de la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación es pertinente para delimitar la línea divisoria entre artículos completos y partes de esos artículos (párrafo 100 de la Primera comunicación escrita de China).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

533. La Nota VII de las Notas explicativas de la Regla 2 a) es en general pertinente para delimitar la línea divisoria entre artículos completos y partes de esos artículos siempre que se respeten las

condiciones básicas de la Regla 2 a). Sin embargo, como China fundamentalmente hace caso omiso de los elementos básicos de la Regla 2 a) y en particular de la condición relativa a "que éste presente", la manera en la que China se sirve de la Nota VII es forzosamente errónea en lo fundamental.

534. China también pasa apuros para aplicar la Nota VII incluso en los términos erróneos que China desea asignarle. En el párrafo 101 de su Primera comunicación escrita, China declara que la partida arancelaria distinta para partes abarca en consecuencia la importación de partes "destinadas a otras finalidades que el montaje de un artículo completo a partir de partes importadas". Es difícil casar esa declaración con el hecho de que, en el marco de las medidas impugnadas, las partes que se importan con la finalidad de montar un automóvil completo se clasifican como partes si se garantiza el contenido local necesario.

535. Además, como ya se explica en respuesta a la pregunta 39, la descripción que facilita China de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto 165/78, *Michaelis*, en los párrafos 102 y 103 de su Primera comunicación escrita es engañosa y sacada de contexto.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

536. La Regla General de Interpretación 2 a) prevé la clasificación, en el momento de la importación, de vehículos automóviles desmontados completos como si estuvieran montados en la misma partida. La Nota explicativa VII de la Regla General de Interpretación 2 a) ofrece orientación para situaciones en las que, si el número de partes componentes supera el necesario para ese artículo completo, esas partes componentes deben clasificarse por separado. La Regla General de Interpretación 2 a) no se refiere a "expediciones fraccionadas" ni pretende crear la base normativa para permitir expediciones fraccionadas. Las Notas explicativas de la Regla General de Interpretación 2 a) infieren que las mercancías se presentan en una sola expedición.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

537. Como se expone en respuesta a la pregunta 111, el Canadá está de acuerdo en que las Notas explicativas del Sistema Armonizado han de observarse cuando proceda. Sin embargo, China ha aplicado erróneamente esta Nota explicativa y ha pasado por alto su debida utilización en el Sistema Armonizado.

538. En primer lugar, China ha hecho caso omiso de la prelación de aplicación de las Reglas Generales de Interpretación. Como se expone en el Manual de la OMA, las seis Reglas Generales de Interpretación⁹⁰ "se aplican de forma jerárquica, es decir, la Regla 1 goza de prelación sobre la Regla 2, la Regla 2 sobre la Regla 3, y así sucesivamente". Esto significa que, siguiendo la Regla General de Interpretación 1, los productos deben clasificarse debidamente *en primer lugar* en su partida pertinente. Como se señala en el párrafo 19 de la declaración oral del Canadá, ello incluye los productos intermedios, especialmente "chasis con motores". Al mismo tiempo que China trata de recurrir a la Nota explicativa VII de la Regla 2 a), sugiere que puede hacer caso omiso de las Notas explicativas igualmente autorizadas de la partida 87.06, que enuncia lo que constituye un "chasis con motor", y aclara que muchas combinaciones de conjuntos que las medidas impugnadas consideran vehículos enteros como mucho deberían clasificarse en la partida 87.06 (y gravarse en consecuencia con un tipo de derecho del 10 por ciento).

⁹⁰ Para facilitar la consulta, se adjuntan las reglas (sin las notas interpretativas) en Canadá - Prueba documental 8.

539. Asimismo, China ha aplicado erróneamente esta Nota explicativa. Como se analiza en respuesta a la pregunta 39, se refiere a situaciones en que *todas* las partes llegan a la frontera en *una* expedición. En tales situaciones, todas las partes que son necesarias para constituir el artículo se clasifican juntas si presentan las "características esenciales" de *ese* artículo completo o terminado, mientras que cualesquiera partes sobrantes que no son necesarias para constituir *ese* artículo y están contenidas en la *misma* expedición se pueden clasificar como partes.

540. China también omite abordar el hecho de que la Nota explicativa VII declara que no puede tenerse en cuenta "ninguna operación adicional de acabado" al determinar si un artículo presenta las características esenciales de un artículo completo o sin terminar. De hecho, las medidas impugnadas disponen específicamente en el artículo 24 que los conjuntos y partes clave que estén sustancialmente transformados (y que, en consecuencia, deben haber sido sometidos a operaciones adicionales de acabado) siguen considerándose importados de conformidad con dichas medidas.

114. (Reclamantes) A juicio de los reclamantes, ¿constituyen las Reglas Generales de Interpretación del SA un contexto para la interpretación de un término en la Lista de un Miembro en el sentido de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

541. Sí. Así lo ha confirmado el Órgano de Apelación, por ejemplo, en *CE - Trozos de pollo* (párrafo 199), donde declaró que "[l]as circunstancias expuestas confirman que, antes de las negociaciones de la Ronda Uruguay y durante ellas, así como después de ellas, hubo un amplio consenso entre las Partes Contratantes del GATT para *utilizar* el Sistema Armonizado como base de sus Listas en la OMC, sobre todo con respecto a los productos agropecuarios. A nuestro juicio, ese consenso constituye un 'acuerdo' entre los Miembros de la OMC 'referente al' *Acuerdo sobre la OMC*, que fue 'concertado con motivo de la celebración' de ese Acuerdo, en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. En tal carácter, este acuerdo constituye un 'contexto' con arreglo al párrafo 2 a) del artículo 31 a los efectos de la interpretación de los Acuerdos de la OMC, de los que forma parte integrante la Lista de las CE. A la luz de ello, consideramos que el Sistema Armonizado es pertinente a los efectos de interpretar compromisos arancelarios incluidos en las Listas de los Miembros de la OMC".

542. Las Comunidades Europeas consideran que el Sistema Armonizado podría también satisfacer los criterios del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena por ser una "forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes".

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

543. Esa fue efectivamente la constatación del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* (informe del Órgano de Apelación, párrafo 199). Como observación inicial, los Estados Unidos señalan que no son parte en la Convención de Viena, pero que aceptan que esa Convención refleja las reglas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público. Con mayor importancia, los Estados Unidos señalan que, aunque el Órgano de Apelación constató que el SA constituye un contexto para la interpretación de la lista de un Miembro, no explicó íntegramente su razonamiento y los Estados Unidos no están de acuerdo con esta constatación del Órgano de Apelación.

544. De hecho, durante las actuaciones en el asunto *CE - Trozos de pollo*, los Estados Unidos discreparon de la tesis de que el SA puede considerarse "contexto" en el marco del párrafo 2 del artículo 31. El SA no es un acuerdo que se refiera al Acuerdo sobre la OMC que haya sido concertado entre todos los Miembros con motivo de la celebración del Acuerdo sobre la OMC, ni un

instrumento formulado por uno o más Miembros con motivo de la celebración del Acuerdo sobre la OMC y aceptado por los demás Miembros como instrumento referente al Acuerdo sobre la OMC. Los Estados Unidos estiman que el SA y sus Notas explicativas podrían considerarse parte de las "circunstancias de la celebración" de las negociaciones de adhesión de China en el sentido del artículo 32 de la Convención de Viena y, por lo tanto, podría servir de "medio de interpretación complementario" de la Lista de China.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

545. Sí. Véase el asunto *CE - Trozos de pollo*.⁹¹

115. (Reclamantes) Si las cargas en litigio se consideraran derechos arancelarios, ¿están de acuerdo las partes reclamantes en que la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación es un contexto pertinente a la interpretación del término "vehículos automóviles" en la Lista de China?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

546. La Regla 2 a) no es pertinente para interpretar la Lista de un Miembro desde un punto de vista general, salvo que se individualice un producto muy específico que se supone ha sido presentado a la aduana. Se trata de una regla que ayuda a las aduanas en casos concretos en que un artículo incompleto o sin terminar dado parece presentar ante las aduanas las características esenciales del artículo completo o terminado. Ha de tenerse también presente que el Capítulo 87 del Sistema Armonizado contiene una Nota de capítulo específica que, según las Notas explicativas IV y VIII, es un caso específico de aplicación de la Regla 2 a) en el contexto del capítulo. De conformidad con la Regla 1, las Notas de Capítulo gozan de prelación respecto de la formulación más general de la Regla 2 a).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

547. Tengan la bondad de consultar la respuesta a la pregunta 114.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

548. Como se expone en respuesta a las preguntas 111, 113 y 114, la Regla 2 a) es pertinente en sentido amplio en la medida en que se pueda aplicar, en determinados casos limitados, en el marco del Sistema Armonizado para interpretar la Lista de China. La Regla 2 a) no constituye un contexto en sí misma. Únicamente puede tenerse en cuenta después de aplicar la Regla 1, que exige una determinación de si un producto automovilístico concreto en la condición que "éste presente" en la frontera es una parte de automóvil, un producto intermedio o un vehículo completo.

549. China trata de argumentar que la cuestión de interpretación es "vehículos automóviles" para confundir la cuestión cuando, antes bien, la Regla 2 a) se aplica a *ese* artículo en la condición que "éste presente". El "artículo" presentado en la frontera es una "parte de automóvil", no un "vehículo automóvil". En consecuencia, como la evaluación objetiva de las "características esenciales" se basa en una sola expedición de una parte o varias partes de automóviles, y no un grupo de expediciones distintas, el término correcto que se ha de interpretar es "parte de automóvil".

⁹¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - trozos de pollo*, párrafo 199.

116. (Reclamantes) Sírvanse formular observaciones sobre la declaración de China en el párrafo 147 de su Primera comunicación escrita en relación con la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación. En particular, respecto de las políticas de ustedes, ¿están de acuerdo los reclamantes con las declaraciones hechas por China sobre las prácticas de política de otros Miembros en los tres últimos puntos del párrafo 147?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

550. No, porque la declaración de China mezcla información correcta e incorrecta sobre clasificación aduanera junto con su posición sobre la importancia de las reglas antidumping. Por ejemplo, China se refiere erróneamente a expediciones múltiples con motivo de la antielusión. En las CE, la RGI 2 a) se aplica únicamente a mercancías presentadas en el mismo momento y en el mismo lugar. Como han declarado en numerosas ocasiones, las CE opinan que las medidas antidumping no tienen nada que ver con la clasificación arancelaria.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

551. Los Estados Unidos no han aplicado las normas de interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) para clasificar expediciones múltiples de partes y componentes por presentar las características esenciales del artículo completo. En cambio, las Aduanas estadounidenses han constatado que las expediciones a granel a efectos de existencias no están abarcadas en la Regla General de Interpretación 2 a), puesto que tales expediciones no tienen por finalidad la conveniencia de embalaje, manipulación o transporte.

552. La obligación de pagar los derechos exigibles nace en el momento de la importación. La fijación de los derechos no se basa en el uso efectivo de la mercancía después de la importación. El Arancel de Aduanas Armonizado de los Estados Unidos contiene un número limitadísimo de disposiciones denominadas "disposiciones sobre uso efectivo", que sólo clasifican la mercancía en la condición en que se importa en función de la intención declarada del importador. De conformidad con dichas disposiciones, el importador puede solicitar un tipo de derecho reducido si alega que la mercancía se destinará únicamente a una finalidad específica. En el caso de las mercancías clasificadas con arreglo a las disposiciones sobre uso efectivo e importadas para consumo, todo uso contrario al que especifica la disposición del Arancel de Aduanas Armonizado de los Estados Unidos constituye una infracción de la ley.

553. En cuanto a sus propias políticas, los Estados Unidos no han "adoptado medidas que hagan un seguimiento del uso final de partes y componentes importados como medio de evaluar si las partes y componentes fueron importados o no con la finalidad de eludir el derecho exigible sobre el artículo completo". Los Estados Unidos no han adoptado ninguna medida de esa índole porque el derecho exigible se basa en la clasificación del artículo en la condición en que es importado. Una vez que el artículo ha sido importado al consumo en los Estados Unidos, su utilización posterior no hace al caso a efectos de los derechos exigibles. Por ejemplo, no se considera elusión de los derechos exigibles cuando partes de una máquina, sujetas a un tipo de derecho más bajo que la máquina final, se importan por separado en expediciones distintas en los Estados Unidos (e ingresan a sus respectivos tipos de derechos más bajos) para su posterior montaje o fabricación en la máquina final.

554. China también alega en el párrafo 147 que "el Miembro [*sic*] han impuesto prescripciones de fianza u otras prescripciones de caución para asegurar la recaudación de cualquier derecho exigible sobre el artículo completo" en el que "se importaron partes y componentes con la finalidad de eludir el derecho exigible sobre el artículo completo". Como se explica *supra*, dado que los Estados Unidos no hacen un seguimiento específico de la utilización posterior a la importación de mercancías

clasificables como partes y componentes, no existen prescripciones de fianza u otras prescripciones en materia de caución basadas en la clasificación y el tipo de derecho correspondiente de un artículo completo en el que se podría integrar una parte o componente.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

555. No. La declaración de China trata de comprimir ideas y prácticas jurídicas distintas en un todo inconexo al que se aplicaría la Regla 2 a) fuera de contexto.

556. El Órgano de Apelación ha constatado que para que se demuestre una "práctica ulteriormente seguida" prevista en el párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, es preciso que concurren los dos elementos siguientes: 1) que exista una pauta común, concordante y coherente de actos o declaraciones; y 2) que esos actos y pronunciamientos impliquen un acuerdo entre Miembros de la OMC.⁹² China no puede señalar actos "actos o pronunciamientos" de Miembros de la OMC en relación con los tres puntos que, según trata de argumentar, constituyen "prácticas ulteriormente seguidas". Un solo acto de un Miembro de la OMC no puede constituir una práctica ulteriormente seguida.

557. En cuanto al primer punto del párrafo 147 de la Primera comunicación escrita de China, en el que se sugiere que los Miembros han aplicado la Regla 2 a) para clasificar expediciones múltiples a fin de evitar el pago de derechos, China ha presentado de hecho tan sólo un ejemplo en apoyo de esta presunta práctica ulteriormente seguida. Dicho ejemplo es el memorando del Canadá sobre muebles (China - Prueba documental 22), que se analiza en respuesta a la pregunta 124.

558. En cuanto al segundo punto, China no ha aportado pruebas de que ningún Miembro de la OMC imponga derechos de aduana propiamente dichos superiores a los tipos consignados en la Lista de un Miembro basados en las "condiciones" aplicadas en la frontera. Como se ha abordado extensamente en respuesta a la pregunta 32, los ejemplos que presenta China de las leyes aduaneras de otros países simplemente refuerzan las pruebas de que los Miembros de la OMC imponen derechos de aduana propiamente dichos en función del estado en que las mercancías llegan a la frontera. De igual modo, el intento de China de recurrir a programas que dan por resultado la imposición de cargas *inferiores* a las consignadas en la Lista de un Miembro sobre la base de la actividad ulterior en el territorio de un Miembro carece evidentemente de fundamento.

559. En cuanto al último punto, el Canadá no puede constatar que China haya presentado prueba alguna relacionada con las medidas impugnadas que exija el seguimiento de la utilización definitiva de las partes importadas. No obstante, aparte de los ejemplos que se abordan *supra*, las únicas prácticas a las que en opinión del Canadá se ha referido China son las de las CE y los Estados Unidos en relación con la "antielusión" propiamente dicha en el contexto de las medidas antidumping, que carecen de importancia jurídica.

117. (Todas las partes) Las Comunidades Europeas explican en el párrafo 262 de su Primera comunicación escrita que una situación prevista en el apartado a) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, a saber, la importación de un conjunto de motor y un conjunto de carrocería juntos, dista mucho de las categorías previstas en la Lista de China examinadas a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87, con arreglo a las cuales un vehículo incompleto o sin terminar puede clasificarse con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presente ya las características esenciales.

⁹² Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, WT/DS285/AB/R, adoptado el 20 de abril de 2005, párrafo 192.

a) ¿Consideran ustedes que los dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 se corresponden con algunos de los criterios enunciados en el artículo 21 del Decreto N° 125?; y

Respuesta de China

560. China expone en respuesta a la pregunta 131 que los dos ejemplos que se presentan en las Notas de Capítulo del Capítulo 87 no son sino ejemplos de la aplicación de la RGI 2 a) a vehículos automóviles. Como lo demuestra la propia práctica de clasificación de las CE, estos dos ejemplos no definen la línea divisoria de la aplicación del criterio de las características esenciales a los vehículos automóviles.

561. En cuanto al primer ejemplo, "un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería", China estima que se trata por lo menos de un "juego parcialmente desmontado (SKD)", y podría clasificarse sencillamente como un vehículo automóvil. Las ruedas, los neumáticos y las baterías son artículos fungibles, y se añaden habitualmente al vehículo en el mercado nacional.

562. En cuanto al segundo ejemplo, "un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar", probablemente correspondería al apartado b) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, pues constituye una carrocería ... y al menos otros tres conjuntos."

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

563. Los criterios que se enuncian en el artículo 21 del Decreto N° 125 son, en lo esencial, totalmente diferentes de los ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las notas generales del Capítulo 87. Respecto de cada uno de los criterios del artículo 21 del Decreto N° 125, las CE han determinado que las medidas prescriben que las partes se clasifiquen como vehículos completos y les imponen el derecho del 25 por ciento sobre vehículos completos en violación de la Lista de concesiones de China y del artículo II del GATT (véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 237 a 281).

564. En primer lugar, partes que fueron importadas en momentos diferentes, de distintas procedencias y por importadores diferentes se combinarán para su clasificación como vehículos completos, lo que contradice directamente la regla de las características "que ést[as] presente[n]". A ese respecto, si los juegos de piezas CKD y SKD pudieran en ciertas circunstancias asimilarse a los ejemplos de las notas, únicamente podría ser en el caso de que el 100 por ciento de las partes se presenten en aduana en el mismo momento. Toda predeterminación en virtud del párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125 de que los juegos de piezas CKD y SKD se clasificarán en cualquier circunstancia como vehículos completos infringe esa regla.

565. En segundo lugar, las medidas prescriben también que se clasifique como vehículo completo una combinación de partes que dista de poseer las características esenciales de tal vehículo. En cada una de las combinaciones previstas en el párrafo 2 del artículo 21 del Decreto N° 125, las partes importadas se clasificarán como vehículos completos aunque en la combinación de partes importadas falten partes, o "conjuntos", esenciales para el funcionamiento de un vehículo. Esta circunstancia se ve agravada por el hecho de que no es necesario que un "conjunto" sea importado en su integridad, ni siquiera fabricado en China a base de partes exclusivamente importadas, para que sea "considerado importado" y, en consecuencia, se le impute a los umbrales establecidos en las medias impugnadas. De conformidad con el artículo 22 del Decreto N° 125, basta que determinado número de partes básicas, o el valor de las partes básicas, se importe e integre en un "conjunto" para dar a ese

"conjunto" el trato de importado y contabilizarlo como incluido en los umbrales del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125. Esto significa que la importación de una cantidad relativamente limitada, o de un valor relativamente limitado, de partes basta para imponer la clasificación de esas partes como vehículos completos. Así pues, en el caso de un vehículo de la clase M1, la importación de cinco partes básicas de la carrocería del vehículo y seis partes básicas del motor bastará para que, en ambos casos, sean Conjuntos Considerados Importados y todas las partes importadas Vehículos Considerados Enteros (véase CE - Prueba documental 1). Asimismo, a partir del 1° de julio de 2008 y la entrada en vigor de la distinción entre las clases A y B, las importaciones de, por ejemplo, una puerta, un capó de motor, un bloque de motor y una culata bastarán para que la carrocería y el motor del vehículo sean Conjuntos Considerados Importados (véase CE - Prueba documental 2). Si ponemos estas cifras en su debido contexto, el número medio de partes de un vehículo completo totaliza varios miles.

566. En cuanto al párrafo 3) del artículo 21, es evidente que los ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 no se ajustan a los criterios del precio global de las partes, que es un concepto totalmente ajeno a la clasificación aduanera. Así pues, es imposible tratar siquiera de efectuar una comparación razonable entre los ejemplos del Capítulo 87 del SA y el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 porque se basan en criterios totalmente distintos que, en el último caso, no tienen nada que ver con las normas aduaneras.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

567. Los criterios expuestos en el artículo 21 del Decreto N° 125 para determinar las circunstancias en que las partes son Vehículos Considerados Enteros trascienden en la mayoría de los casos de lo que se puede considerar debidamente como partes con las "características esenciales" de un vehículo automóvil, de conformidad con el Sistema Armonizado (incluida la aplicación de la Nota de Capítulo del Capítulo 87). Tal vez haya unas pocas combinaciones de partes calificadas como Vehículos Considerados Enteros por el artículo 21 que podrían clasificarse debidamente con arreglo al SA como vehículos enteros si se presentan juntas en una expedición en la frontera. Por ejemplo, la carrocería, el chasis-bastidor, la transmisión, el sistema de dirección y ambos ejes (que constituirían un "conjunto principal" y otros cuatro "conjuntos" en el sentido del artículo 21) podrían clasificarse debidamente con arreglo al Sistema Armonizado como un vehículo entero, en función del ejemplo de las Consideraciones generales del Capítulo ("un vehículo automóvil sin el motor"). Ahora bien, ello exigiría una evaluación puntual de que los conjuntos y demás partes adicionales eran suficientes para constituir las "características esenciales" de un vehículo automóvil. Pero en la inmensa mayoría de los casos las partes que se consideran vehículos enteros en el artículo 21, incluso si se presentaran juntas en la frontera, podrían clasificarse únicamente como productos intermedios o partes.

568. En cuanto al Decreto N° 125, se establecieron tres opciones para determinar si un artículo constituye un vehículo incompleto. Son las siguientes:

- Opción 1: carrocería y motor;
- Opción 2: carrocería o motor y otros tres conjuntos (chasis-bastidor, sistema de dirección, transmisión, sistema de frenos, eje propulsor, y eje sin tracción);
- Opción 3: cinco o más conjuntos de otra índole.

569. Teniendo en cuenta los ejemplos A y B de un vehículo incompleto en las Consideraciones generales del Capítulo 87, la Opción 1 y la Opción 3 no cumplirían las prescripciones de uno u otro ejemplo.

570. En el caso de la Opción 2, si el artículo constara de la carrocería, el chasis-bastidor, la transmisión, el sistema de dirección y ambos ejes, cumpliría el ejemplo B, que dice así: "Un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar."

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

571. Los criterios enunciados en el artículo 21 del Decreto N° 125 van mucho más allá de lo que pueda considerarse debidamente como partes con las "características esenciales" de un vehículo automóvil. Como se expone con mayores pormenores en respuesta a la pregunta 128, cabría pensar que los juegos de piezas CKD/SKD señalados en el artículo 21 se podrían clasificar como vehículos enteros con arreglo al Sistema Armonizado. Por supuesto, ello sería pertinente únicamente si dichas partes se presentasen juntas en una expedición en la frontera. En ese momento se debería efectuar la liquidación puntual de las partes sin tener en consideración su utilización final.

572. En cuanto al Decreto N° 125, se establecieron tres opciones para determinar si un artículo constituye un vehículo incompleto. Son las siguientes:

Opción 1: carrocería y motor;

Opción 2: carrocería o motor y otros tres conjuntos (chasis- bastidor, sistema de dirección, transmisión, sistema de frenos, eje propulsor, y eje sin tracción); y

Opción 3: cinco o más conjuntos de otra índole.

573. Si recurrimos a los ejemplos A y B de un vehículo incompleto en las Consideraciones generales del Capítulo 87, la Opción 1 y la Opción 3 no cumplirían las prescripciones de uno u otro ejemplo. El ejemplo B describe el caso de un "vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar". Podría darse el caso de que la mayoría de los conjuntos (pero no todos), junto con la carrocería o el motor, asumieran las características esenciales de un vehículo automóvil. No obstante, esa es una determinación en abstracto. El artículo 21 no es exhaustivo, es suficientemente amplio para abarcar cualquier número de combinaciones de partes importadas, y no tiene nada que ver con la presentación de esas partes en la frontera. En la inmensa mayoría de los casos, las partes que son vehículos considerados enteros con arreglo al artículo 21, incluso si fueran presentadas juntas en la frontera, podrían clasificarse únicamente como productos intermedios o partes. No corresponde a los reclamantes determinar, habida cuenta del amplio alcance del artículo 21, el punto en que se debería fijar dicho umbral.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 117 a)

574. Al examinar los ejemplos de las Consideraciones generales del Capítulo 87, China afirma que: "En cuanto al segundo ejemplo, 'un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar', probablemente correspondería al párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto N° 125, pues constituye una carrocería ... y al menos otros tres conjuntos'." Los Estados Unidos sostienen que esta conclusión no tiene fundamento porque China no ha establecido qué tipos de conjuntos constituirían un vehículo automóvil incompleto o sin terminar.

b) En su opinión, ¿qué productos de partes de automóviles, aparte de los mencionados en las Consideraciones generales del Capítulo 87, reunirían los requisitos de un "vehículo incompleto o sin terminar que posee las características esenciales de un vehículo completo o terminado"? Sírvanse ofrecer una explicación por remisión a ejemplos concretos.

Respuesta de China

575. Existe una variedad de factores que las autoridades aduaneras toman en consideración al evaluar si un artículo incompleto o sin terminar presenta las características esenciales de un artículo completo o terminado. En lo que se refiere a máquinas, por ejemplo, vehículos automóviles, una consideración principal es si el artículo incompleto o sin terminar *es identificable* como ese tipo de máquina en su estado ensamblado. Tres ejemplos, tomados de la práctica aduanera de los Estados Unidos, ilustran dicha consideración:

- En HQ 086555 (16 de abril de 1990) (China - Prueba documental 42), las Aduanas de los Estados Unidos consideraron si retroexcavadoras incompletas procedentes del Japón poseían las características esenciales de una retroexcavadora. Entre los componentes faltantes figuraban la pala, el brazo, la pluma, y el conjunto de la cabina. Esencialmente, el artículo importado consistía en la base propulsora en la que se montarían la cabina y los accesorios de trabajo de la excavadora. Las Aduanas de los Estados Unidos constataron que esta retroexcavadora incompleta era identificable como una retroexcavadora, y en consecuencia tenía las características esenciales de una retroexcavadora.
- En HQ 084896 (18 de octubre de 1989) (China - Prueba documental 43), las Aduanas de los Estados Unidos consideraron la clasificación de un vehículo automóvil de tracción a las cuatro ruedas de lujo al que le faltaban el motor y la transmisión. No obstante el hecho de que este vehículo evidentemente no podía funcionar como vehículo automóvil, las Aduanas de los Estados Unidos constataron que tenía las características esenciales de un vehículo automóvil.
- En NY H80093 (4 de mayo de 2001) (China - Prueba documental 44), las Aduanas de los Estados Unidos consideraron la clasificación de una centrifugadora importada con el cestillo, los engranajes, y la base de la centrifugadora, pero sin el motor, las válvulas y los diversos elementos y mandos electrónicos. Como este artículo era identificable como una centrifugadora, las Aduanas de los Estados Unidos constataron que tenía las características esenciales de una centrifugadora.

576. Como demuestran estas resoluciones en materia de clasificación, el criterio de las características esenciales no exige la presencia de todos los componentes que son "esenciales" para el uso o funcionamiento de la máquina en su forma terminada. La determinación de clasificación de camionetas por las CE que China ya ha presentado (China - Prueba documental 14) viene a ilustrar asimismo este aspecto importante del criterio de las características esenciales. Así pues, por ejemplo, mientras que un método de propulsión es evidentemente un elemento esencial de un vehículo automóvil terminado, no tienen que estar presentes ni el motor ni la transmisión para que un vehículo automóvil incompleto posea sus características esenciales.

577. Otro factor que aplican las autoridades aduaneras al evaluar las características esenciales de un artículo incompleto o sin terminar es su valor en relación al valor del artículo completo. Ya se ha comprobado esta consideración en la Prueba documental 16 presentada por China, la clasificación arancelaria estadounidense de juegos de pistolas incompletos desmontados procedentes de Austria. Como las Aduanas de los Estados Unidos observaron en esa decisión, "la naturaleza del artículo, su volumen, cantidad, o *valor* pueden tomarse en cuenta en una determinación de las características esenciales". Entre los hechos pertinentes en esa determinación figuraba que el juego de piezas SKD de pistola incompleto desmontado representaba el 94,5 por ciento del coste de importación de la pistola terminada. El valor también fue un hecho importante en la determinación sobre la retroexcavadora que se ha descrito *supra*; las diversas combinaciones de componentes de

retroexcavadora que las Aduanas de los Estados Unidos clasificaron como una retroexcavadora sólo representaban el 87 por ciento del coste total de la excavadora. En otra determinación de clasificación, relativa a un vagón de ferrocarril incompleto, las Aduanas de los Estados Unidos clasificaron el artículo incompleto en la partida aplicable a vagones de ferrocarril, y no según las correspondientes disposiciones para partes, a pesar de que los componentes importados representaban solamente el 57 por ciento del valor del vagón de ferrocarril terminado.⁹³

578. Estos factores y ejemplos demuestran que, en contra de la posición de las CE en la primera reunión sustantiva, los dos ejemplos expuestos en las Consideraciones generales del Capítulo 87 no definen la gama de posibles aplicaciones del criterio de las características esenciales a partes y componentes de vehículos automóviles. China estima que todas las diferentes combinaciones de partes y componentes de automóviles que se presentan en el artículo 21 del Decreto N° 125 dan por resultado un artículo incompleto que se puede identificar claramente como un vehículo automóvil. Dichas combinaciones tienen por consiguiente las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

579. Cabe la posibilidad de que en el marco del párrafo 1 del artículo 21 del Decreto N° 125 un juego de piezas SKD e incluso un juego de piezas CKD puedan considerarse en algunos casos "un vehículo incompleto o sin terminar que posee las características esenciales de un vehículo completo o terminado" si constan de todas las partes necesarias para montar un vehículo y a condición de que sólo medien operaciones de montaje. Sin embargo, una determinación de esa índole debe efectuarse caso por caso y no ser obligatoria en todos los casos como ocurre con las medidas chinas.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

580. Las autoridades estadounidenses han constatado que las siguientes mercancías constituyen "vehículos incompletos o sin terminar que poseen las características esenciales de un vehículo completo o terminado":

Un vehículo automóvil de lujo de tracción a las cuatro ruedas importado sin el motor, la transmisión, así como otros componentes simples descritos como "elementos menores de diseño" que fue clasificado en la partida 87.03 por tener las características esenciales de un vehículo completo por aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a).

Una cabina de volquete automotor con instrumentos, parte frontal del bastidor, eje y suspensión delanteros, motor Diesel, transmisión, diferencial, y sistema eléctrico e hidráulico que se clasificó en la partida 87.04 por poseer las características esenciales de un vehículo completo por aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a) al contener la fuente de propulsión y la cabina desde la que se maneja el vehículo, así como la transmisión que reduce la velocidad entre el cigüeñal y el eje propulsor trasero y el sistema hidráulico de frenos para todo el vehículo.

Conjuntos de cabinas consistentes en el armazón básico (incluidas las puertas), algunos elementos de vidrio (por ejemplo, parabrisas y ventanas), limpiaparabrisas, faros, y partes del tablero (columna de la dirección, indicador de señales, posiblemente el mecanismo de dirección) que se clasificaron por tener las características esenciales de una cabina en la partida 87.07 por aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a), al poseer la totalidad

⁹³ HG 081691 (18 de enero de 1989) (China - Prueba documental 45).

de piezas componentes distintivas que establecen su identidad como cabinas de conducción. Las partes y componentes añadidos después de la importación tienen la naturaleza de accesorios que dotan o equipan de otra forma los conjuntos de cabina cuya identidad ya se ha establecido claramente.

Chasis de motor con cabinas cerradas para volquetes o chasis con cabina para volquetes y carrocerías de volquetes que se desmontaron antes de la expedición, clasificados en la partida 87.04 por aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a), pues los chasis con cabina son subconjuntos completos evidentemente destinados a recibir carrocerías de volquetes.

581. Las autoridades estadounidenses han constatado que los siguientes tipos de mercancías no constituyen vehículos automóviles incompletos o sin terminar del Capítulo 87 por aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a):

Partes a granel consistentes en partes de paneles, bastidor, conjunto del motor, conjunto de transmisión, partes de tapizado, partes del chasis (excepto el bastidor), y otras partes diversas (tuercas, pernos, arandelas, casquillos o manguitos, y piezas de sujeción y pasadores varios similares), expedidos en números desiguales y expedidos juntos o en momentos diferentes con destino a existencias para su eventual montaje con componentes estadounidenses y componentes producidos en una zona franca. Los Estados Unidos determinaron que las partes importadas a granel y utilizadas principalmente para existencias no confieren las características esenciales de un vehículo automóvil ya que los componentes importados no eran suficientemente avanzados para ser identificables como un vehículo automóvil. Asimismo, no había pruebas de que ninguno de dichos componentes estuviera destinado a ser montado en un vehículo automóvil específico, como tampoco las había de que constituyeran otra cosa que componentes destinados específicamente a existencias para una operación de fabricación.

Los Estados Unidos determinaron que las piezas importadas a granel y utilizadas principalmente para existencias no confieren las características esenciales de conjuntos de cabinas terminados y que los componentes tenían que clasificarse separadamente, sin tener en cuenta si las expediciones de cabinas, conjuntos de bastidor, y partes diversas fueron importadas el mismo día o en fechas distintas.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

582. Son millares las partes incorporadas a distintos conjuntos y subconjuntos. En consecuencia, son numerosísimas las posibles combinaciones que presentarían las características esenciales de un vehículo completo y que habría que liquidar caso por caso. El Canadá señala que, en la mayoría de los casos, las combinaciones de partes podrían clasificarse como un chasis con motor (87.06) o una carrocería (87.07). Así pues, para que poseyera las características esenciales de un vehículo completo, una expedición de partes presentadas juntas en la frontera tendría que incluir como mínimo la carrocería, el chasis y la mayoría de las demás partes del vehículo (aunque no forzosamente el motor).

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 117 b)

583. China cita tres ejemplos de prácticas aduaneras estadounidenses en sus Pruebas documentales 42, 43 y 44. De esos tres ejemplos, tan sólo uno (China - Prueba documental 43) está relacionado directamente con la pregunta del Grupo Especial, que solicita ejemplos de productos de

partes de automóviles que podrían considerarse como "vehículos incompletos o sin terminar que presentan las características esenciales de los vehículos completos o terminados". Los Estados Unidos también identificaron la Prueba documental 43 presentadas por China junto a otras resoluciones en su respuesta inicial a esta pregunta.

584. China afirma también en su respuesta que el "valor" debe tomarse en consideración. En cuanto a si el criterio del "valor" constituye o no las características esenciales de dichos conjuntos, los Estados Unidos remiten respetuosamente al Grupo Especial a la observación estadounidense *supra* sobre la respuesta de China a la pregunta 102 del Grupo Especial.

118. (Comunidades Europeas) Las Comunidades Europeas han declarado en el párrafo 270 de su Primera comunicación escrita que los juegos de piezas CKD y SKD no pueden clasificarse como vehículos completos porque, en el caso de los juegos de piezas CKD, nada o muy poco está ajustado y equipado y porque los juegos de piezas SKD no alcanzarán el grado necesario de ajuste y equipamiento para clasificarlos como vehículos completos.

a) Habida cuenta de esta declaración, ¿qué grado de ajuste o equipamiento de partes de automóviles consideran ustedes necesario para que esas partes se clasifiquen como vehículos completos en el sentido de las Consideraciones generales del Capítulo 87?; y

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

585. Las Comunidades Europeas no han declarado en el párrafo 270 de su Primera comunicación escrita lo que se afirma en la pregunta 118. El párrafo 270 se refiere únicamente a juegos de piezas CKD, y los juegos de piezas SKD se abordan en los párrafos 272 y 273 de la Primera comunicación escrita. No obstante, es cierto que, en relación con los juegos de piezas CKD, las Comunidades Europeas han opinado en su Primera comunicación escrita que la falta de "ajuste y equipamiento" es un obstáculo para clasificar un juego de piezas CKD como vehículo completo. Se trata de una cuestión ambigua, en la que la presencia de todas las partes necesarias para montar un vehículo debe sopesarse con un producto que se encuentra en un estado más avanzado desde el punto de vista de "ajuste y equipamiento" pero que puede carecer de algunas partes menores al ser presentado a la aduana. Por ello, la cuestión radica en si el elemento cuantitativo de que todas las partes necesarias sean presentadas al mismo tiempo puede pesar más que la ausencia del elemento cualitativo, es decir, el "ajuste y equipamiento". Las Comunidades Europeas están dispuestas a aceptar que en algunos casos puede ser así y que un juego de piezas CKD se podría clasificar como vehículo completo a condición de que ello implique solamente operaciones de montaje. Ahora bien, esa determinación debe efectuarse caso por caso y teniendo en cuenta entre otras cosas la complejidad técnica del tipo de vehículo.

586. En cuanto a los juegos de piezas SKD, la posición de las Comunidades Europeas es más compleja de lo que sugiere la pregunta. Dicha posición se explica en los párrafos 272 y 273 de su Primera comunicación escrita. La determinación de si un juego de piezas SKD debe clasificarse o no como vehículo completo debe efectuarse también caso por caso. A este respecto, las Comunidades Europeas desearían corregir la primera oración del párrafo 273 de su Primera comunicación escrita, que debería decir "*SKDs will often not attain the necessary degree of fitting and equipping to be classified as complete vehicles*" ("los juegos de piezas SKD no alcanzarán a menudo el grado necesario de ajuste y equipamiento para ser clasificados como vehículos completos"). La palabra "*often*" ("a menudo") fue omitida accidentalmente de la oración, lo que parece relativamente evidente en función del párrafo 272 en el que se analizan las diversas posibilidades.

587. Una medida que prescribe que los juegos de piezas CKD y SKD se clasifiquen sistemáticamente como vehículos completos violaría en consecuencia el artículo II del GATT.

b) Sírvanse ampliar su respuesta a la luz de la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación y de la declaración del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles* de que: "Se observa que para evitar el pago de derechos del 200 por ciento sobre los automóviles de pasajeros completamente montados, los fabricantes de automóviles estadounidenses y de la CE envían a Indonesia juegos de piezas totalmente desmontados pero prácticamente completos que son en realidad '*automóviles en una caja*'. En consecuencia, opinamos que cabe considerar adecuadamente que poseen características muy parecidas a las de un automóvil terminado." (Informe del Grupo Especial, párrafo 14.197, sin cursivas en el original.)

588. Véase la respuesta al apartado a).

119. (*Comunidades Europeas*) En el párrafo 277 de su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas declaran que un criterio del 60 por ciento del precio global de las partes no sólo supone que las partes no están necesariamente ajustadas y/o equipadas en conjunto, sino que también pueden faltar partes de importancia fundamental. Sírvanse explicar las partes de automóviles que, a juicio de las Comunidades Europeas, son "partes importantes".

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

589. Esta declaración, que figura en el párrafo 277 de la Primera comunicación escrita, se ha formulado desde un punto de vista general. La falta de partes que constituyen el 40 por ciento del precio global de la totalidad de las partes debe suponer en cualquier configuración posible que la combinación de partes no poseería las características esenciales de un vehículo completo o terminado. En un vehículo completo, todas las partes son importantes para su funcionamiento.

590. A guisa de ilustración, el Grupo Especial se puede remitir al ejemplo que presenta China en el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita, en el que la carrocería (14,25 por ciento), el motor (15,32 por ciento), la transmisión (10,02 por ciento), y el eje sin tracción (1,17 por ciento) representan el 40,76 por ciento del precio global de la totalidad de las partes.

120. (*Comunidades Europeas*) En el párrafo 89 de su Primera comunicación escrita, China declara que las Comunidades Europeas contradicen la aplicación de la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación al término "vehículos automóviles" al declarar que existe una divisoria clara entre vehículos completos y sus partes y componentes. Sírvanse formular observaciones sobre esta declaración.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

591. Los aranceles de aduanas de China y el Capítulo 87 del Sistema Armonizado contienen una línea divisoria clara entre vehículos automóviles completos (partidas 87.01 a 87.05) y las partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05 (partida 87.08). Las partidas y sus notas de interpretación no contienen ningún texto que aporte un fundamento para difuminar esta distinción clara de la forma que lo hace China. Es menester separar esta categorización general clara de una aplicación de los aranceles y el SA en el contexto de una sola expedición presentada a la aduana. Naturalmente, puede darse situaciones de excepción, como las de los juegos de piezas CKD y SKD, en que la línea divisoria entre vehículos completos y sus partes puede ser difícil de trazar y debe establecerse caso por caso. No obstante, es un asunto distinto de la cuestión general de si los aranceles prevén una línea divisoria clara entre los vehículos completos y sus partes.

121. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con la ilustración de China de la relación entre el fondo y la forma de las actividades de importación en el párrafo 97 de su Primera comunicación escrita? Si no lo están, ¿por qué?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

592. China ofrece esta ilustración en un contexto en el que trata de aplicar la RGI 2 a) del Sistema Armonizado sin respetar la condición "que éste presente" prevista en la regla. Ello supone pasar por alto la regla fundamental de la clasificación arancelaria, a saber, que cuando se clasifican las mercancías en el Sistema Armonizado, dicha clasificación se efectúa siempre en función de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como se importa y presenta a la aduana expedición por expedición.

593. El ejemplo también es ajeno a la realidad. La rama de producción no funciona de la forma que sugiere la "ilustración" del párrafo 97. En distintas partes del mundo se fabrican distintas partes de automóviles que se envían efectivamente a los clientes en expediciones por separado. Empresas totalmente diferentes situadas en países diferentes fabrican partes totalmente distintas como parabrisas, sistemas de navegación, baterías, neumáticos o tornillos. Sugerir que el fabricante encarga todas las partes a una empresa y luego las separa en contenedores diferentes para poder aprovecharse de los derechos más bajos en China para partes es totalmente ajeno a la realidad. Ahora bien, aunque existieran efectivamente tales prácticas, no eludirían las reglas de clasificación aduanera. Además, incluso en un tipo sencillo de vehículo hay miles de partes. Un ejemplo de un vehículo automóvil que consta de 10 componentes no tiene nada que ver con la realidad.

594. El ejemplo también es totalmente ajeno a las medidas impugnadas. Salvo en el marco del párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125 (en la medida en que los juegos de piezas CKD y SKD se definen como juegos que incluyen todas las partes necesarias para montar un vehículo completo), no es necesario en el marco de las medidas importar todas las partes para que se clasifiquen como vehículos completos y sean objeto del derecho del 25 por ciento. Según el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, bastará la combinación de algunos conjuntos. De hecho, bastará la importación de algunas partes, pues el artículo 22 considera que los conjuntos son importados si un determinado número de partes básicas, o de su valor, se importó e incorporó al conjunto (véase la Primera comunicación escrita de las CE, párrafo 40 y siguientes). Según el párrafo 3) del artículo 21, será suficiente importar partes por un 60 por ciento del precio del vehículo completo.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

595. Como observación inicial, los Estados Unidos señalan nuevamente que el ejemplo de China -basado en la separación de los juegos de piezas CKD en expediciones fraccionadas- no guarda ninguna relación con la medida que China realmente adoptó. La medida de China se aplica a todas las operaciones de fabricación de automóviles -incluidas las que importan componentes a granel procedentes de todo el mundo para producir vehículos en China-.

596. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la ilustración que se presenta en el párrafo 97, pues simplifica claramente el número de componentes y subconjuntos que constituyen un vehículo automóvil completo. Se observa asimismo que la ilustración que se presenta incumple las obligaciones de las partes contratantes del Sistema Armonizado de aplicar las Reglas Generales de Interpretación 1 y 2 a), pues pasa por alto las partidas arancelarias específicas consignadas en la Lista de China, y aplica la RGI 2 a) a expediciones distintas según el libre albedrío de las autoridades de China, sin ninguna consideración por el estado en que se presentaron las mercancías a las autoridades aduaneras.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

597. No. Las medidas de China redundan en que la forma *prevalezca* sobre el fondo, ya que aplican umbrales totalmente arbitrarios contrarios a la debida clasificación con arreglo al Sistema Armonizado. El ejemplo que presenta China es una burda simplificación de la realidad comercial del comercio de partes de automóviles y la producción de automóviles. En las operaciones normales de fabricación, se envían partes en momentos diferentes procedentes de proveedores diferentes y se les somete a procesos de fabricación complejos en China o el extranjero antes de que estén listas para ser incorporadas en un vehículo automóvil.

598. En cuanto a la ilustración presentada por China en el párrafo 97 de su Primera comunicación escrita, expuesta en las respuestas a las preguntas 32 y 33, expediciones distintas de partes no presentan en la frontera las "características esenciales" de un "vehículo automóvil". Además, como se expone más detalladamente en respuesta a la pregunta 128, incluso si, *arguyendo*, resultara admisible evaluar expediciones múltiples, los umbrales impuestos por las medidas seguirían careciendo de sentido porque no guardan relación con la debida clasificación de partes de automóviles. Con la excepción tal vez de lo que respecta al párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125, en la medida en que los juegos de piezas CKD o SKD importados pueden tener todas o casi todas las partes necesarias para fabricar un vehículo automóvil, un fabricante de automóviles puede importar una cantidad muy inferior al 100 por ciento de las partes de un vehículo y verse perjudicado *no obstante* por la distinción que hace China de la forma sobre el fondo.

122. (China) En relación con su declaración en el párrafo 97, ¿considera China que los procesos necesarios para el montaje de vehículos a partir de juegos de piezas CKD o SKD son distintos de los necesarios para el montaje de vehículos a partir de partes de automóviles que no sean juegos de piezas CKD o SKD? Sírvanse explicar su posición en términos de factores concretos, con inclusión de costes y tiempo.

Respuesta de China

599. La respuesta concisa a esta pregunta es "no". El proceso de montar un rompecabezas es el mismo tanto si sus piezas vienen en una caja o en varias. Lo mismo se aplica a los vehículos automóviles: una vez que las partes y componentes necesarios han llegado al lugar de montaje, el proceso de montarlos en un vehículo completo es el mismo, con independencia del momento y la forma en que hayan llegado. (Estos procesos de montaje se explican en detalle en respuesta a la pregunta 71.) La misma respuesta vale para los juegos de piezas SKD. Un juego de piezas SKD es un juego de piezas CKD en un estado de montaje más avanzado. En realidad, es reflejo de una decisión de llevar a cabo parte de las operaciones de montaje en una ubicación y el resto de esas operaciones en otro lugar. Aparte de que el vehículo se encuentre en un estado más avanzado de montaje cuando llega a su lugar definitivo de montaje, estructurar la transacción de importación de esta forma no afecta a la naturaleza del proceso de montaje.

123. (China) En cuanto a la decisión de las CE presentada en la Prueba documental 18 presentada por China, sírvanse formular observaciones sobre el hecho de que, en esa decisión, "estaban presentes todas las partes, con inclusión del motor y la caja de cambios".

Respuesta de China

600. China presentó la Información Arancelaria Vinculante (IAV) en la Prueba documental 18 presentada por China para demostrar que las Comunidades Europeas, al igual que las autoridades aduaneras de todo el mundo, clasifican los vehículos automóviles completamente desmontados o sin

montar todavía como "vehículos automóbiles", y no como "partes" de vehículos automóbiles. Esta práctica de las CE se contradice con su posición en su Primera comunicación escrita de que un "juego completo de partes ... sigue[] siendo partes hasta que se ajustan y elaboran juntas como un vehículo completo".⁹⁴ Al parecer, las CE han abandonado esta posición durante la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, y reconocen ahora que la clasificación correcta de un vehículo automóvil completamente desmontado o sin montar todavía con arreglo a la RGI 2 a) es como "vehículo automóvil". Lo cierto es que la frase "estaban presentes todas las partes, con inclusión del motor y la caja de cambios" demuestra únicamente, en este caso concreto, que el vehículo en cuestión era un vehículo automóvil completamente desmontado (y no, por ejemplo, un juego incompleto de partes y componentes sin montar todavía que no obstante poseía las características esenciales de un vehículo automóvil).

124. En relación con la decisión en materia de clasificación arancelaria del Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá (CBSA),

a) (China) Refiriéndose a la determinación por el Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá (CBSA) en el párrafo 119 de su Primera comunicación escrita, China sostiene que dicha determinación del CBSA es indistinguible de la interpretación por China de su propia Lista de concesiones pertinente al presente asunto. Sírvanse ampliar detalles sobre esa declaración en relación con los criterios previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125.

Respuesta de China

601. Como señaló China en el párrafo 119 de su Primera comunicación escrita, una de las principales diferencias entre la determinación del CBSA y el Decreto N° 125 es que este último especifica detalladamente los umbrales precisos a los que China considerará que una colección de partes y componentes de automóviles posee las características esenciales de un vehículo automóvil. He ahí la finalidad del artículo 21 del Decreto N° 125. La determinación del CBSA, en cambio, se refiere únicamente a determinar la "realidad comercial" de una serie de transacciones de importación. Dicha determinación se refiere, por ejemplo, a "lo que realmente ha comprado el importador: muebles completos o partes inconexas", sin explicar el sentido de "partes inconexas". Cabe suponer que se refiere a partes importadas que, de hecho, no se montan junto con otras partes y componentes importados en muebles completos. Así lo sugiere el siguiente párrafo de la determinación, que declara que "[l]os artículos que son importados específicamente bien como piezas de repuesto o para ser incorporados con componentes nacionales en la fabricación de muebles nacionales serán clasificados a título propio en la correspondiente partida del Sistema Armonizado". Esta declaración da a entender que, en un cierto umbral, el Canadá ya no consideraría que una colección de partes de muebles importadas tiene las características esenciales de muebles completos, sin especificar donde se sitúa ese umbral.

602. El hecho de que China haya señalado umbrales detallados en el artículo 21 del Decreto N° 125 hace que estas medidas sean más transparentes y previsibles para los importadores. Como China señaló durante toda la primera reunión del Grupo Especial, si los importadores creen que la aplicación de los umbrales a un conjunto concreto de hechos da por resultado una clasificación arancelaria incorrecta, existen procedimientos tanto nacionales como internacionales para impugnar esas determinaciones. Sin embargo, como lo demuestra la determinación del CBSA, la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes que se montan en el ámbito interno no es incompatible con el Sistema Armonizado.

⁹⁴ Primera comunicación escrita de las CE, párrafo 270.

b) (Canadá) Sírvanse explicar detalladamente de qué forma puede distinguirse la decisión del CBSA en materia de muebles de las medidas examinadas, incluso en lo que respecta al momento en que la oficina de aduanas canadiense adoptó la decisión de si una mercancía posee las características esenciales en aquel caso; y

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

603. En el caso de muebles sin montar todavía importados en una expedición fraccionada, los muebles han sido fabricados en su totalidad y solamente desmontados para facilitar su transporte. Los muebles han sido adquiridos como unidad completa por un minorista. La regla canadiense no se aplica a los fabricantes de muebles. No impone prescripciones de notificación a los importadores de partes de muebles en relación con su venta en el Canadá.

604. Para determinar si el minorista importador importa efectivamente muebles completos desmontados, los funcionarios de aduanas canadienses examinan las órdenes de compra y los documentos de importación para poder cerciorarse de que las mercancías importadas están abarcadas en la misma orden de compra. No existe presunción de infracción: si un importador declara que importa partes de muebles, en ausencia de pruebas en contrario obtenidas por los aduaneros canadienses, se les impone el derecho correspondiente a partes. Si hay pruebas de que un minorista ha comprado muebles terminados y los ha enviado desmontados, los funcionarios de aduanas canadienses no están obligados a gravar las partes de muebles con el tipo arancelario correspondiente a muebles terminados, sino que gozan de la discreción de decidir si una determinación de esa índole está justificada.

605. En cambio, las medidas impugnadas se aplican a expediciones múltiples entre diferentes exportadores e importadores en toda la cadena de suministro. Abarcan las partes de automóviles importadas por fabricantes de partes que elaboran los artículos importados antes de venderlos en el mercado chino a otros fabricantes de partes o a fabricantes de vehículos. Se presume que un fabricante de vehículos elude la legislación china si no puede presentar una pista de auditoría de las partes sumamente detallada que demuestre el contenido nacional del vehículo completo. Asimismo, los funcionarios de aduanas deben liquidar las partes que se consideran vehículos enteros al tipo del vehículo completo, sin gozar de discreción para actuar de otra manera. En síntesis, las medidas son en todos sus aspectos pertinentes totalmente diferentes de las reglas del Canadá sobre la clasificación de partes de muebles.

c) (Canadá) En cuanto al elemento de la decisión del CBSA de que "los artículos que son importados específicamente bien como piezas de repuesto o para ser incorporados con componentes nacionales en la fabricación de muebles nacionales serán clasificados a título propio en la correspondiente partida del Sistema Armonizado", ¿podría explicar el Canadá si existe algún umbral de componentes nacionales que tengan que incorporarse a muebles nacionales para cumplir ese criterio?

606. No, no existe un umbral de contenido nacional. El párrafo 7 del memorando no se aplica a los muebles importados fabricados en el extranjero y montados de nuevo en el Canadá, sino a los muebles nacionales fabricados en el Canadá. Los muebles de fabricación canadiense no están abarcados en el memorando ya que este está concebido únicamente para los muebles importados que están desmontados y se montan de nuevo en el Canadá.

125. (Canadá) En cuanto a la referencia del Canadá a "instantánea" durante la reunión sustantiva en relación con que la determinación de si una mercancía presenta las características esenciales ha de efectuarse en el momento de la importación:

a) ¿Podría explicar el Canadá su referencia a "instantánea" en el contexto de la Regla 2 a) de las Reglas Generales de Interpretación?

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

607. La "instantánea" se refiere al producto que se presenta en la frontera. O sea, las "características esenciales" del producto se establecen con el acto material de la importación, en una sola expedición. Las "características esenciales" se determinan en función de las características objetivas de esa mercancía, habida cuenta de la información que haya facilitado el importador y de acuerdo con la Lista del Miembro importador. La obligación arancelaria nace en función de esa instantánea tomada en la frontera. No se han de tomar en consideración otras expediciones con las que el producto pueda incorporarse posteriormente, la utilización final del producto, o el valor de la mercancía. La evaluación se basa únicamente en ese producto que se presenta. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 110.

b) ¿En qué momento comienza y termina la apreciación aduanera?

608. La apreciación aduanera comienza cuando el artículo llega a la aduana y termina una vez que los funcionarios de aduanas han clasificado objetivamente ese artículo en función del estado que éste presenta en la frontera. Así pues, la apreciación debe efectuarse durante el acto material de importar una mercancía, y no puede ocurrir una vez que las mercancías hayan sido "importadas" (hayan despachado aduana). En los casos en que una mercancía sea transportada a una zona bajo control aduanero a su llegada, la apreciación debe efectuarse antes de que la mercancía haya sido despachada de aduana y se proceda a su levante de esa zona para su entrega al importador.

609. La OMA ha confirmado, y de ello ha tomado nota el Órgano de Apelación⁹⁵, que la apreciación se basa en la evaluación de las características esenciales de una mercancía en el momento de la importación, y no puede realizarse de manera que refleje la manipulación de las mercancías después de la importación. Dicha evaluación podrá efectuarse con arreglo a una inspección visual del producto, con inclusión de las indicaciones que figuren en el envase, los documentos que lo acompañan o el análisis de laboratorio. En todo caso, se efectúa siempre sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación y con arreglo a los términos de las partidas del Sistema Armonizado y las Notas de Sección o de Capítulo correspondientes.

c) A juicio del Canadá, ¿puede tenerse en cuenta a efectos de clasificación arancelaria la elaboración ulterior más allá de la frontera? ¿Podría el Canadá vincular su respuesta a esta pregunta con el ejemplo de la decisión en materia de clasificación del CBSA sobre importaciones de muebles que China menciona en los párrafos 113-119 de su Primera comunicación escrita? En particular, ¿en qué medida es diferente la información que el Canadá exige al importador en el lugar de la importación de la que exige China en el marco de las medidas en litigio?

610. La elaboración ulterior que se realice después de la importación no puede tenerse en cuenta a efectos de la clasificación de productos relacionada con la Lista de un Miembro. Como se expone en respuesta a la pregunta 124, la práctica de clasificación arancelaria de muebles del Canadá no guarda relación con la elaboración ulterior, ni con fabricantes de muebles terminados o partes de muebles. Se aplica solamente a los muebles terminados que han sido *desmontados* antes de su expedición. No se exige información al minorista sobre el uso ulterior de los muebles. No se prescribe un rastreo

⁹⁵ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 230, en referencia a las preguntas 1 a 7 de la respuesta de la OMA a las preguntas formuladas por el Grupo Especial.

de las partes de muebles importadas compradas como partes. La clasificación basada en la documentación adjunta (por ejemplo, facturas) es una forma aceptada de clasificación objetiva, como lo ha declarado la OMA en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial en el asunto *CE - Trozos de pollo*.⁹⁶

126. (Estados Unidos) La determinación definitiva sobre "grandes prensas rotativas y sus componentes", que se presenta en la Prueba documental 25 presentada por China, declara, entre otras cosas, que "para facilitar la aplicación del criterio del valor por el Departamento, todos los productores/exportadores extranjeros y los importadores estadounidenses en la rama de producción de grandes prensas rotativas estarán obligados a presentar la información diversa que se indica en el aviso 'sobre la documentación que acompaña a cada importación' de Alemania y el Japón de elementos relativos a un contrato de grandes prensas rotativas". Sírvanse explicar el momento preciso a que se refiere "cada importación" en dicho aviso. Dicho de otro modo, ¿cuándo tienen que presentar los exportadores e importadores esa información al Departamento de Comercio?

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

611. Son varias las razones por las cuales las órdenes estadounidenses en materia de derechos antidumping sobre grandes prensas rotativas procedentes de Alemania y el Japón, que se revocaron con efecto a partir de 1999 y 2001, respectivamente, no hacen al caso en la presente diferencia. Como observación inicial, los Estados Unidos, en su respuesta a la pregunta 67 *supra*, y en respuesta a la pregunta 140 *infra*, explican extensamente las razones por las que la "elusión" en el contexto de las reglas antidumping no es pertinente a la presente diferencia. Los Estados Unidos también desean formular las siguientes observaciones que son específicas de los derechos antidumping impuestos a grandes prensas rotativas.

612. En primer lugar, a diferencia de los automóviles, que se importan habitualmente totalmente montados, no resulta viable importar grandes prensas rotativas totalmente montadas, que deben alojarse en edificios de tamaño considerable. El Departamento de Comercio de los Estados Unidos, teniendo en cuenta la naturaleza singular de este producto, y para garantizar la administración eficaz de la orden antidumping, amplió la cobertura de productos de las investigaciones sobre grandes prensas rotativas para que incluyera sistemas de grandes prensas rotativas, aditamentos, y los cinco componentes principales del sistema de la prensa, tanto montados como desmontados, que son aptos para imprimir o manipular de otra forma un rollo de papel de más de dos páginas de ancho. Dado que incluso los cinco componentes principales se solían importar desmontados, el Departamento de Comercio previó el "criterio del valor" que cita China en su Primera comunicación escrita. Específicamente, si la suma del valor de los elementos importados para cumplir un contrato de grandes prensas rotativas ascendía al menos al 50 por ciento del valor, calculado en función del coste de fabricación, de cualquiera de los cinco componentes designados abarcados por el alcance en el que se incorporan, los elementos importados eran productos abarcados.

613. En segundo lugar, si bien es cierto que siempre existe la posibilidad de elusión de una orden de derechos antidumping y a ello se refirió el Departamento de Comercio en la determinación sobre las grandes prensas rotativas, el criterio del valor formó de hecho parte de un proceso que el Departamento de Comercio estableció para que los importadores pudieran demostrar que su

⁹⁶ *Ibid.*, informe del Grupo Especial, anexo C-12, respuesta de la OMA a la pregunta 1: "El carácter fundamental de un producto puede determinarse de varias formas. La más obvia es la inspección visual del producto, con inclusión de las indicaciones que figuran en el envase. También puede hacerse referencia a los documentos que lo acompañan. No obstante, en algunos casos, puede ser necesario el análisis de laboratorio."

mercancía no estaba sujeta a la orden de derechos antidumping. Dicho de otro modo, la documentación de importación solicitada se exigía si los productores o importadores se proponían demostrar que las importaciones en cuestión no deberían estar sujetas a la orden antidumping. Si se presentaba dicha documentación a más tardar 75 días antes de la fecha prevista de importación, el Departamento de Comercio podía determinar a título preliminar que dicha mercancía no estaba comprendida en la cobertura de productos de la orden y dar instrucciones al Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para que suspendiera la liquidación a un tipo de depósito nulo. Con arreglo a los procedimientos del Departamento de Comercio, esta resolución adquiriría carácter definitivo si no se la sometía a examen administrativo.

127. (China) China sostiene en el párrafo 133 de su Primera comunicación escrita que el criterio basado en el valor adoptado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos obligaba a éste a esperar a que todos los elementos que constituyen el componente de la gran prensa rotativa sean importados y se produzca el componente de la gran prensa rotativa antes de efectuar una determinación de si las partes importadas estaban comprendidas o no en el alcance de la orden.

En la medida en que se pudiera considerar que dicho criterio basado en el valor adoptado por los Estados Unidos cumplía la misma finalidad que las medidas de China, ¿podría explicar China cuál es la razón de ser de determinadas prescripciones de procedimiento con arreglo al Decreto N° 125 que se imponen a los fabricantes de automóviles antes de la importación de partes de automóviles, incluidos las autoevaluación y el examen por el Centro de Verificación?

Respuesta de China

614. China ha explicado ya en respuesta a varias preguntas, principalmente las preguntas 38 y 78, que la finalidad del proceso de evaluación y verificación es determinar si expediciones múltiples y partes y componentes están vinculados entre sí por ser montados en conjunto en un modelo de vehículo automóvil que China habría clasificado como "vehículo automóvil" si dichas partes y componentes hubieran entrado en China en una sola expedición. Esta determinación se efectúa por anticipado de la importación principalmente para que China pueda imponer un régimen aduanero apropiado a estas expediciones conexas de partes y componentes de automóviles a fin de garantizar el cumplimiento de la legislación aduanera de China.

128. (Reclamantes) Sírvanse explicar a qué partidas arancelarias específicas de la Lista de China deberían corresponder las categorías de partes de automóviles de los párrafos 1), 2) y 3) del artículo 21 del Decreto N° 125.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

615. Incluso un vehículo automóvil sencillo que no contenga elementos electrónicos modernos constaría de miles de partes, que además están separadas en distintas partidas arancelarias específicas según el tipo de vehículo. Así pues, es imposible ofrecer una respuesta exhaustiva. Además, las partes de automóviles raras veces se importan en forma de los "conjuntos" previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125. Los "conjuntos" constan a menudo de muchas partes importadas por separado y sólo se convierten en tales "conjuntos" después de la fabricación. Asimismo, un "conjunto" puede considerarse importado cuando en realidad sólo un determinado número de partes básicas, o del valor de las partes, fueron importadas e incorporadas en el "conjunto" (artículo 22 del Decreto N° 125). La noción de "conjuntos" es una creación de las medidas impugnadas, y no está prevista en las Listas

chinas ni en el sistema SA. Ello demuestra muy concretamente que las medidas chinas funcionan con carácter interno en China y con arreglo a la utilización de las partes después de su importación.

616. No obstante, pueden darse algunas indicaciones generales a nivel de cuatro cifras:

Párrafo 1) del artículo 21:

Los juegos de piezas SKD y CKD podrán clasificarse en algunas circunstancias como el vehículo completo si todas las partes necesarias para montar un vehículo se presentan a la aduana al mismo tiempo y siempre que sólo impliquen operaciones de montaje. En ese caso, los juegos se clasificarían en las partidas 87.01 a 87.05 según el tipo de vehículo específico de que se trate. Si no se cumplen *in casu* las condiciones para su clasificación como vehículo completo, las partes que fueron presentadas a la aduana se clasificarían por separado en las partidas específicas correspondientes a partes de automóviles. Las partidas de cuatro cifras más pertinentes son 87.07, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11, pero puede que también sean pertinentes otras partidas según el tipo de vehículo. En el caso de un juego de piezas SKD, también pueden ser pertinentes las partidas 87.06 y 87.07 según el nivel de "ajuste y equipamiento".

Párrafo 2) del artículo 21:

Los motores completos (el "conjunto del motor") se clasifican en las partidas 84.07 y 84.08 y sus partes en la partida 84.09 a nivel de 4 dígitos.

Las carrocerías completas (el "conjunto de la carrocería") se clasifican en la partida 87.07 y sus partes en la partida 87.08 a nivel de 4 dígitos.

Los demás "conjuntos" en el marco del Decreto N° 125 no tienen una partida específica en las Listas de China y el SA porque dichos "conjuntos" son una creación de las medidas impugnadas no previstos por las listas y el SA. En la mayoría de los casos, las partes que constituyen los conjuntos después de la fabricación se clasificarían a la importación en las partidas correspondientes a partes (las partidas más pertinentes de 4 dígitos son 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11). No obstante, la partida 87.06, "Chasis ... equipados con su motor", es pertinente en muchas combinaciones previstas en el párrafo 2) del artículo 21 porque un "chasis equipado con su motor" es, según los términos explícitos de la partida, "un vehículo automóvil sin carrocería". Dicho de otro modo, un vehículo automóvil sin carrocería pero que contiene otras partes ya ajustadas y equipadas es, a los efectos de las listas chinas y el sistema SA, un "chasis equipado con su motor", no un vehículo automóvil completo. Se ha presentado un análisis más detallado en los párrafos 255 a 260 de la Primera comunicación escrita de las CE.

Párrafo 3) del artículo 21:

Este párrafo prevé que cualquier combinación de partes en orden aleatorio, siempre que el precio global de las partes importadas alcance el 60 por ciento de las partes del vehículo completo, se clasifica como el vehículo completo. Las partidas aplicables son en consecuencia las de todas las partes que constituyen un tipo dado de vehículo. Las más pertinentes a nivel de 4 dígitos son las partidas 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

617. El párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125 dispone que "los componentes de automóviles importados reúnen las características de un vehículo entero ... [c]uando se importan

juegos completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD) para montar vehículos". En esta categoría, si los artículos importados fueran verdaderamente juegos de piezas CKD o SKD de vehículos, por lo que se entiende que todas las partes esenciales del vehículo estuvieran incluidas en la expedición de importación y la única diferencia entre la designación CKD y SKD fuera el estado de desmontaje, encontrándose los juegos de piezas CKD completamente desmontados y los juegos de piezas SKD sólo desmontados de alguna forma, y si únicamente implicasen operaciones de montaje para producir un vehículo completo, las expediciones podrían corresponder a las partidas de vehículos automóviles, o sea, SA 8703 ó SA 8704.

618. El apartado a) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125 prevé que "los componentes de automóviles importados reúnen las características de un vehículo entero ... [c]uando se importan para montar el vehículo los dos conjuntos principales, es decir, la carrocería del vehículo (incluida la cabina del conductor) y el motor". De conformidad con las clasificaciones de larga data de autoridades aduaneras de todo el mundo, así como con los expertos en clasificación arancelaria de la Organización Mundial de Aduanas, una carrocería de vehículo y un motor de vehículo automóvil, aunque se expidan juntos, tendrían que clasificarse por separado. La carrocería del vehículo se clasificaría en la partida 8707 del SA y el motor en la partida 8407 (de gasolina) u 8408 (Diesel). Intrínsecamente, una carrocería y un motor de un vehículo no se podrían clasificar nunca juntos como un solo artículo. Nunca se podría considerar debidamente que una carrocería o un motor de un vehículo tuvieran las "características esenciales" de un vehículo automóvil, como tampoco lo sería el artículo combinado teórico de una carrocería y un motor de vehículo.

619. El apartado b) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125 prevé que "los componentes de automóviles importados reúnen las características de un vehículo entero ... [c]uando uno u otro de los dos conjuntos principales, es decir, la carrocería del vehículo (incluida la cabina del conductor) y el motor, así como otros tres o más de tres conjuntos (sistemas) se importan para montar el vehículo". Este apartado plantea la misma situación que el apartado a) del párrafo 2). El Decreto N° 125 desafía las convenciones y principios arraigados de clasificar los artículos importados en la condición que presentan en el momento de su importación, como se enuncia en las Reglas Generales de Interpretación y sus notas explicativas. Una carrocería o un motor de vehículo combinados con cualquiera de los otros tres conjuntos especificados nunca podría clasificarse debidamente como un artículo con las características esenciales de un vehículo automóvil completo. Por ejemplo, una carrocería de vehículo con frenos, sistema de dirección y eje propulsor, pero sin el motor, no es un vehículo automóvil. Es un surtido desparejado de partes de automóvil. Lo mismo cabe decir de cualquiera de las demás combinaciones contempladas en el apartado b) del párrafo 2). La clasificación correcta de cualquier combinación de los conjuntos importados se efectuaría con arreglo al conjunto concreto en su condición en el momento de la importación, clasificándose cada conjunto por separado, incluso si todos los conjuntos fueron expedidos juntos.

620. El párrafo 2) c) del artículo 21 del Decreto N° 125 dispone que "los componentes de automóviles importados reúnen las características de un vehículo entero ... [c]uando los dos conjuntos principales, a saber, la carrocería del vehículo (incluida la cabina del conductor) y el motor no son importados, cinco o más de cinco conjuntos (sistemas) de otra índole son importados para montar el vehículo". Clasificar los conjuntos especificados sin una carrocería o un motor como vehículo automóvil completo o, más concretamente, como si tuvieran las "características esenciales" de un vehículo automóvil completo lleva incluso más lejos los arraigados principios y convenciones de la clasificación arancelaria. Nunca podría considerarse que alguno de estos conjuntos, aunque se les clasifique juntos como un solo artículo, poseen las "características esenciales" de un vehículo automóvil completo y, en consecuencia, nunca podrían clasificarse como tales.

621. El párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 prevé que "los componentes de automóviles importados reúnen las características de un vehículo entero ... [c]uando el precio total de los componentes importados alcance el 60 por ciento o más del precio del vehículo completo en el caso del modelo de vehículo de que se trate". Los artículos importados nunca se clasifican debidamente con arreglo a su valor. Las Reglas Generales de Interpretación no prevén esta forma de clasificación. La clasificación aborda las cualidades físicas y en ocasiones la función del artículo sin tener nunca en cuenta su valor o su valor relativo con respecto a la naturaleza o finalidad de la mercancía terminada.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

622. **El párrafo 1) del artículo 21** del Decreto N° 125 dispone que las partes importadas en forma de juegos de piezas CKD y SKD son Vehículos Considerados Enteros. Como se expone en respuesta a la pregunta 33, si las partes importadas se importan en una expedición y poseen las características esenciales de un vehículo entero se podrían clasificar debidamente como vehículos completos en la partida de vehículos correspondiente (87.01 a 87.05 inclusive). Si las partes no poseen las características esenciales de un vehículo completo, cada artículo de la importación se clasificaría por separado en la partida correspondiente (por ejemplo: 87.08, 87.06, 87.07, 84.07).

623. **El párrafo 2) del artículo 21** del Decreto N° 125 dispone que las partes de un vehículo son Vehículos Considerados Enteros si un determinado número de conjuntos son Considerados Importados (evaluación que se efectúa por separado con arreglo al artículo 22, en función de tres umbrales distintos):

- a) **dos conjuntos principales.** Se clasificarían por separado (es decir, la carrocería en la partida 87.07 y el motor en la partida 84.07);
- b) **un conjunto principal y otros tres conjuntos.** Si el conjunto principal es el motor, estas combinaciones podrían constituir en el mejor de los casos un chasis equipado con su motor de la partida 87.06, pero únicamente si el chasis fuera uno de los otros conjuntos. En todas las demás combinaciones, cada artículo de la importación se debería clasificar por separado (es decir, la carrocería en la partida 87.07, el motor en la partida 84.07, y los demás conjuntos en la partida 87.08); y
- c) **cinco o más de los demás conjuntos.** Con independencia de las combinaciones, cada artículo se debería clasificar por separado en la pertinente subpartida de la partida 87.08.

624. **El párrafo 3) del artículo 21** del Decreto N° 125 prevé que las partes utilizadas en un vehículo son Vehículos Considerados Enteros si constituyen más del 60 por ciento del valor de todas las partes utilizadas en la fabricación del vehículo. El valor del contenido importado se utiliza debidamente sólo para determinar el origen de productos importados; no para determinar su clasificación arancelaria. En consecuencia, la categoría del umbral del 60 por ciento por valor se aplica erróneamente a la clasificación de partes, que en la mayoría de los casos deberían clasificarse en la partida 87.08.

129. (Todas las partes) Habida cuenta del hecho de que las importaciones procedentes de otros Miembros de la OMC sólo estarán sujetas a derechos de aduana propiamente dichos y a los términos, condiciones o salvedades que se enuncien en la Lista de un Miembro en virtud del párrafo 1 b) del artículo II, ¿en qué medida hace al caso la Regla 2 a) de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado para interpretar la Lista de un Miembro?

Respuesta de China

625. China ha explicado detalladamente en respuesta a otras preguntas que el Órgano de Apelación ha afirmado en repetidas ocasiones la importancia del Sistema Armonizado para la interpretación de las Listas de concesiones de los Miembros de la OMC. Por sus propios términos, el Sistema Armonizado incluye las Reglas Generales de Interpretación, entre ellas la Regla General de Interpretación 2 a). Además, como ha explicado China en respuesta a la pregunta 112, el Órgano de Apelación ha reconocido específicamente la importancia de las decisiones en materia de interpretación adoptadas por el Comité del SA y la OMA al evaluar el alcance y la aplicación de las Reglas Generales de Interpretación.

626. El Sistema Armonizado no es un "término, condición o salvedad" de la Lista de concesiones de un Miembro. Antes bien, como reconoció el Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y en *CE - Trozos de pollo*, el Sistema Armonizado es la base sobre la que los Miembros han negociado y consignado sus compromisos arancelarios. El Sistema Armonizado constituye así pues un contexto con arreglo al párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena* a los efectos de interpretar las Listas de concesiones de los Miembros.⁹⁷ No sería compatible con esas constataciones del Órgano de Apelación concluir que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, incluidas las Reglas Generales de Interpretación, únicamente si han consignado un "término, condición o salvedad" a tal efecto.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

627. La Regla 2 a) ayuda a las aduanas en casos en que se observe que un artículo incompleto o sin terminar presenta en la aduana las características esenciales del artículo completo o terminado, lo que es diferente de examinar las listas de los Miembros desde un punto de vista general.

628. Las Comunidades Europeas señalan también que las Listas de China no contienen restricción alguna a la utilización de partes en China.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

629. La RGI 2 a) podría tener alguna utilidad para aclarar el trato consignado en la lista de China en relación con una colección de partes en la forma en que se presenten a los funcionarios de aduanas de China en la frontera.

630. Ahora bien, la RGI 2 a) no puede servir para interpretar las disposiciones del propio GATT. Así pues, la RGI 2 a) no puede aclarar lo que constituye, o no constituye, un "derecho de aduana propiamente dicho" a los efectos del artículo II del GATT. En consecuencia, si la RGI 2 a) permitiera, como sostiene China, que los derechos de aduana se liquidaran sobre la utilización de una parte en una operación de fabricación, y con el tipo de derecho basado en el contenido local del vehículo completo, la carga resultante no podría ser un derecho de aduana propiamente dicho con arreglo al artículo II del GATT, con independencia del contenido de la RGI 2 a).

631. De forma parecida, la RGI 2 a) no puede servir para imponer un "término, condición o salvedad" en las consolidaciones arancelarias de China consignadas en su lista que fuera incompatible con las obligaciones emanadas del GATT. Por ejemplo, aun en el caso de que la RGI 2 a) contuviera prescripciones explícitas en materia de contenido nacional (como las que contienen las medidas de

⁹⁷ *CE - Trozos de pollo*, párrafo 199.

China), ello no constituiría una defensa del incumplimiento del artículo III y del Acuerdo sobre las MIC resultante de la prescripción en materia de contenido nacional.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

632. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 112. Los Miembros están estrictamente vinculados por los derechos de aduana propiamente dichos y los términos, condiciones o salvedades registrados en sus Listas. Como la Lista de China no contiene específicamente términos, condiciones o salvedades que permitan que el principio de la Regla 2 a) se aplique con mayor latitud a productos en expediciones distintas y sobre la base de su utilización en el ámbito interno en China, China no puede sobreeser las concesiones arancelarias claras aplicables, por ejemplo, a las partes de automóviles en su Lista.

130. (Todas las partes) Si las medidas en litigio no existieran, ¿cómo se clasificarían las combinaciones de partes de automóviles previstas en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125 al ser importadas en China? Sírvanse basar su respuesta en partidas arancelarias específicas contenidas en la Lista de concesiones de China.

Respuesta de China

633. China interpreta que lo que dice esta pregunta es cómo clasificaría China las combinaciones de partes de automóviles previstas en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125 si entraran en China en una sola expedición. La respuesta es que China clasificaría esas combinaciones como si tuvieran las características esenciales de un vehículo automóvil en virtud de la RGI 2 a). El propósito de las medidas impugnadas es garantizar que este resultado de clasificación no varíe simplemente por la manera en que el fabricante de automóviles estructure sus importaciones de partes y componentes.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

634. Nos remitimos en general a la respuesta a la pregunta 128.

635. Los motores completos (el "conjunto del motor") se clasifican en las partidas 84.07 y 84.08 y sus partes en la partida 84.09 a nivel de 4 dígitos.

636. Las carrocerías completas (el "conjunto de la carrocería") se clasifican en la partida 87.07 y sus partes en la partida 87.08 a nivel de 4 dígitos.

637. Los demás "conjuntos" previstos en el Decreto N° 125 no cuentan con una partida específica en las Listas de China y en el SA porque dichos "conjuntos" son una creación de las medidas y no están previstos en las listas ni en el SA. En la mayoría de los casos, las partes que constituyen los "conjuntos" después de la fabricación se clasificarían al ser importadas en las partidas correspondientes a partes (las partidas de 4 dígitos más pertinentes son 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 y 85.11). No obstante, la partida 87.06 ("chasis ... equipados con su motor") es pertinente en muchas combinaciones previstas en el párrafo 2) del artículo 21 porque un "chasis equipado con su motor" es según los términos explícitos de la partida "un vehículo automóvil sin carrocería". Es decir, un vehículo automóvil sin su carrocería pero con otras partes ya ajustadas y equipadas es a los efectos de las Listas chinas y del Sistema Armonizado un "chasis equipado con su motor", no un vehículo automóvil completo. En los párrafos 255 a 260 de la Primera comunicación escrita de las CE se ha presentado un análisis más detallado.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

638. Sírvanse consultar el cuadro siguiente:

| Descripción (según el Decreto N° 125) | Partida arancelaria (según la Lista de concesiones de China) | Tipo de derecho (según la Lista de concesiones de China) |
|---|--|--|
| Motor-gasolina/Diesel | 8407.31 - .338408.20.10 | 10% - 9% |
| Carrocería de vehículo | 8707.01 ó .90 | 10% |
| Conjuntos de caja de cambios | 8708.40 | 10% |
| Conjuntos de eje propulsor | 8708.50 | 10% |
| Conjuntos de eje propulsor (eje sin tracción) | 8708.60.30 - .90 | 10% |
| Conjunto de bastidor | No está claro | No más del 10% |
| Sistema de dirección | 8708.94 | 10% |
| Sistema de frenos | 8708.31 ó .39 | 10% |
| Vehículos para transporte de personas | 8703 | 25% |

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

639. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 128.

131. (China) Las Comunidades Europeas declaran en el párrafo 258 de su Primera comunicación escrita que "'un chasis equipado con su motor', que se clasifica en la partida arancelaria 87.06, está comprendido en el alcance de los apartados b) y c) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125 ...". Sírvanse formular observaciones sobre esta declaración.

Respuesta de China

640. El argumento del "chasis equipado con su motor" formulado por las CE se basa en la hipótesis de que la Nota explicativa de la partida 87.06 es vinculante en cuanto a lo que constituye las características esenciales de un vehículo automóvil. Ahora bien, como ha señalado el Órgano de Apelación, las Notas explicativas no forman parte del Sistema Armonizado y no son vinculantes en absoluto, mucho menos en cuanto a lo que constituye las características esenciales de un vehículo automóvil.⁹⁸

641. Cabría señalar a este respecto que las propias CE han clasificado como vehículo automóvil completo un vehículo incompleto y desmontado al que le faltaban bastantes más elementos que los "neumáticos y la batería" mencionados en el ejemplo que se presenta en las Notas de Capítulo del Capítulo 87.⁹⁹ En su Primera comunicación escrita, las CE invocaron las Notas de Capítulo del Capítulo 87 -que forman parte del Sistema Armonizado- para respaldar su tesis de que sólo se dan "situaciones sumamente excepcionales" en las que se clasifican vehículos incompletos como vehículos automóviles, pero sus propias prácticas de clasificación no están en consonancia con ese ejemplo.¹⁰⁰

⁹⁸ CE - Trozos de pollo, párrafo 214, nota 416.

⁹⁹ China - Prueba documental 14.

¹⁰⁰ Primera comunicación escrita de las CE, párrafo 251.

132. (Comunidades Europeas) Sírvanse formular observaciones detalladas sobre el argumento de China en el párrafo 126 de su Primera comunicación escrita de que las medidas antielusión de las Comunidades Europeas consagradas en el Reglamento (CE) N° 384/96 son indistinguibles de las medidas impugnadas.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

642. Las reglas en materia de elusión de derechos antidumping de las Comunidades Europeas o de cualquier otro Miembro de la OMC no están sometidas al presente Grupo Especial.

643. Las Comunidades Europeas, sin perjuicio de su posición de que las medidas de China están comprendidas en el ámbito del artículo III del GATT y el *Acuerdo sobre las MIC*, consideran que no se puede recurrir a las reglas en materia de elusión de derechos antidumping para establecer una práctica ulteriormente seguida pertinente a la interpretación de las obligaciones de China con arreglo al artículo II del GATT y su Lista de concesiones. Con ello se pasaría totalmente por alto que los derechos antidumping y los derechos de aduana se ajustan a una lógica completamente diferente y están enraizados en dos conjuntos distintos de obligaciones emanadas de la OMC.

644. Los derechos antidumping no son derechos de aduana, ni demás derechos o cargas comprendidos en el ámbito del artículo II del GATT. Así lo dispone explícitamente el párrafo 2 del artículo II del GATT y lo confirmó el Órgano de Apelación en *Chile - Sistema de bandas de precios*, que distinguió entre derechos de aduana, demás derechos o cargas y derechos antidumping (párrafo 276). Como una excepción del artículo II del GATT y del principio NMF, podrán imponerse derechos antidumping después de una investigación que demuestre que las importaciones objeto de dumping causan daño. Los derechos antidumping están destinados a restablecer las condiciones de comercio leal entre las importaciones objeto de dumping y los productos nacionales similares y a proteger a la rama de producción nacional de los daños causados por el dumping. Están sujetos a obligaciones detalladas que se definen en el artículo VI del GATT y en el *Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994* ("Acuerdo Antidumping").

645. La legitimidad de las reglas sobre antielusión en materia de medidas antidumping dimana del artículo VI del GATT, del Acuerdo Antidumping y de la Declaración Ministerial sobre esta cuestión. Aplican y guardan relación con una serie diferente de derechos y obligaciones, y no son pertinentes a la interpretación de los derechos y obligaciones de los Miembros de la OMC con arreglo al artículo II del GATT.

646. En cambio, los derechos de aduana están definidos en las listas de concesiones de los países. Se perciben en función de la clasificación del producto en dicha lista y sus diversas notas de interpretación. Los países podrán también introducir reservas o salvedades en sus listas, pero en ausencia de tales reservas o salvedades la finalidad para la que se importa la mercancía no es pertinente a efectos de clasificación arancelaria.

647. La finalidad de las reglas enunciadas en el párrafo 2 del artículo 13 del Reglamento antidumping N° 384/96 de las CE (enmendado por el Reglamento N° 461/2204) consiste en actuar contra expediciones de partes que se montan en la Comunidad o en un tercer país si dichas expediciones sustituyen a la expedición de productos de los que se hubiera constatado anteriormente que eran objeto de dumping y expedidos ya montados. Todo ello está vinculado y debe ocurrir en el contexto de una medida antidumping sobre el producto montado con la intención de burlar el efecto corrector de dichos derechos.

648. Las medidas chinas son totalmente diferentes. La cuantía de los derechos de aduana depende de que las partes acaben o no en un automóvil terminado con suficiente contenido local y/o de que se utilicen o no como repuestos. China no actúa contra las importaciones de partes que han sido importadas previamente en forma de automóviles montados. Las medidas actúan contra partes en sí mismas con la intención de aumentar el contenido local y desarrollar una rama de producción nacional de partes de automóviles y vehículos completos.

649. Las medidas antielusión de las CE no modifican la clasificación aduanera. Si se aplican al ejemplo de las medidas antidumping contra bicicletas procedentes de China y a las medidas antielusión contra importaciones de partes principales de bicicletas, ello significaría que las importaciones de partes estarían sujetas a un derecho antidumping para bicicletas, pero el derecho de aduana seguirá siendo el aplicable a las partes de bicicletas. Así se declara expresamente en el párrafo 5 del artículo 13 del Reglamento N° 384/96.

650. El derecho antielusión nunca se aplica a productos que salgan de la fábrica de montaje en las CE. Antes bien, se lleva a cabo una investigación y si se constata que las importaciones de partes constituyen elusión, el derecho antidumping se hace extensivo a las partes.

133. (Todas las partes) A juicio de las partes, ¿se corresponde el trato otorgado a los productos en litigio en el marco de las medidas de China con las concesiones de China para los tipos arancelarios de esos productos que los Miembros de la OMC negociaron en el momento de la adhesión de China a la OMC?

Respuesta de China

651. Sí. China negoció una Lista de concesiones que contiene un tipo consolidado para vehículos automóviles más elevado que el tipo consolidado para sus partes y conjuntos. La esencia de la diferencia sometida al Grupo Especial es que *cada parte* cree que corre el riesgo de que se la prive de las ventajas de las concesiones arancelarias que negoció. Los reclamantes creen que la diferencia de los tipos arancelarios entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles permitió a sus exportadores compensar la diferencia del tipo arancelario mediante la importación de partes y componentes en expediciones múltiples, aunque China pudiera clasificar debidamente las partes y componentes importados como un vehículo automóvil si entrasen en China en una sola expedición. China, en cambio, considera que la importación y el montaje de partes y componentes en expediciones múltiples le privan de las ventajas en materia de ingresos y de acceso a los mercados que obtuvo cuando negoció un tipo arancelario consolidado más alto para vehículos automóviles.

652. La cuestión que se ha sometido al Grupo Especial es cómo resolver estas alegaciones en conflicto. China considera que las reglas del Sistema Armonizado, según las han interpretado el Comité del SA y la OMA, constituyen el contexto más pertinente para resolver la cuestión de interpretación. Entre dichas reglas, tal como existían en el momento de la adhesión de China a la OMC, y tal como existen hoy, figura una regla específica para determinar la relación entre una disposición arancelaria sobre un artículo completo (como un vehículo automóvil) y un tipo arancelario para partes de ese artículo (como partes de automóviles y conjuntos de partes de automóviles). Se trata de la RGI 2 a). Mucho antes de la adhesión de China a la OMC, la OMA interpretó que la RGI 2 a) permitía a los miembros del Sistema Armonizado aplicar sus principios a la importación y el montaje de partes y componentes en expediciones múltiples. En su calidad de miembros del Sistema Armonizado, los reclamantes eran conscientes de esta interpretación, que, como China ha señalado anteriormente, se remonta a la adopción de la RGI 2 a) a principios del decenio de 1960. Además, la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es indistinguible de la manera en que los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, al menos, han tratado de hacer frente a la elusión de

derechos antidumping que se aplican a artículos completos, incluso antes de la adhesión de China a la OMC.

653. Estas eran las circunstancias de la adhesión de China a la OMC y de la negociación de las disposiciones arancelarias específicas que son ahora objeto de la presente diferencia. A juicio de China, la decisión de la OMA relativa a la RGI 2 a), así como el hecho de que haya reconocido en general que el fondo debe prevalecer sobre la forma en la administración de los derechos de aduana, establece la base de referencia con la que hay que evaluar las concesiones arancelarias que las partes negociaron sobre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles. Si los reclamantes tenían otras expectativas -que no se permitiría a China aplicar la RGI 2 a) en su interpretación por la OMA, o que se exigiría a China dar efecto a la forma de las transacciones de importación de un importador sobre su fondo- les correspondía a ellos negociar ese resultado. Es la interpretación del término "vehículos automóviles" por los *reclamantes* -no por China- la que es contraria a las reglas y decisiones de la OMA en cuyo marco se negociaron estas concesiones arancelarias.

654. Para expresar la cuestión de distinta forma, en este caso se plantea una cuestión importante relativa a la carga de la prueba. El Órgano de Apelación ha declarado que "la parte que alega un hecho -sea el demandante o el demandado- debe aportar la prueba correspondiente".¹⁰¹ China ha aportado la prueba en apoyo de su posición de que el Sistema Armonizado le permite interpretar el término "vehículos automóviles" como lo ha hecho en las medidas impugnadas. En cambio, el argumento de los reclamantes con arreglo al artículo II del GATT descansa en la tesis de que China *no* puede interpretar el término "vehículos automóviles" como lo ha hecho en las medidas impugnadas. Los reclamantes no han aportado pruebas en apoyo de este hecho.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

655. No. Las Comunidades Europeas han aportado los detalles de la manera en que China incumple sus compromisos en su Primera comunicación escrita en relación con el artículo II del GATT (párrafos 237 a 281).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

656. Los Estados Unidos sostienen que las medidas de China imponen una carga interior, superior al tipo arancelario del 10 por ciento para partes de automóviles negociado en el momento de su adhesión a la OMC. Los Estados Unidos consideran pues que la carga adicional es una violación del párrafo 2 del artículo III, por oposición al artículo II.

657. No obstante, si el Grupo Especial determinara que las medidas de China imponen "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II, China no estaría aplicando el tipo arancelario negociado para partes.

658. Además, los Estados Unidos sostienen que China, en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, convino en aplicar un tipo de derecho del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD. Como las medidas de China imponen un tipo de derecho del 25 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD, los Estados Unidos no consideran que China esté aplicando el tipo arancelario negociado en el momento de su adhesión para estos artículos.

¹⁰¹ *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

659. No. El Canadá negoció un tipo arancelario del 10 por ciento, en general, para todas las partes de automóviles importadas, con inclusión de los productos intermedios. En las medidas impugnadas se considera que las partes de automóviles son vehículos enteros en función de su uso final y las someten a un tipo arancelario del 25 por ciento, lo que niega al Canadá el tipo arancelario que negoció para partes de automóviles. China está obligada a otorgar al Canadá un tipo arancelario del 10 por ciento como consecuencia del compromiso que contrajo en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

134. (China) ¿Considera China que el uso a que se vayan a destinar los productos importados puede tenerse en cuenta a efectos de clasificación arancelaria? De ser así, ¿cómo compaginan ustedes su posición de que las medidas son medidas "en frontera" con el hecho de que una consideración de factores como la forma en que los productos se utilizan en el mercado nacional está relacionada con los acontecimientos que ocurren en el mercado interno del país importador después de la importación?

Respuesta de China

660. China no considera que las medidas impugnadas basen una clasificación arancelaria en "el uso a que se vayan a destinar los productos importados", o en los "acontecimientos que ocurren en el mercado interno del país importador después de la importación". China ha tratado de explicar y documentar que todo régimen aduanero que trata de hacer frente a la importación y montaje de partes y componentes a través de expediciones múltiples precisa algún proceso para determinar si expediciones distintas de partes y componentes están relacionadas entre sí por su montaje común en un solo artículo terminado. Cualquier proceso de esa naturaleza lleva consigo forzosamente un examen de la práctica o la intención del importador de montar expediciones múltiples de partes y componentes en un artículo terminado.

661. Las formas en que las autoridades aduaneras enfocan esta determinación de si expediciones múltiples de partes y componentes están o no relacionadas entre sí por su montaje común en un artículo terminado son diferentes. En la primera reunión del Grupo Especial, el Canadá aludió a este proceso como "investigación" al referirse al trato que otorgaba a partes de muebles importadas. Las CE, en el contexto de sus medidas antidumping, dan por supuesto que *todas* las partes y componentes importados de los países o exportadores investigados se montarán en el artículo completo, pero otorga "certificados de no elusión" a los importadores que puedan demostrar que no importan y montan partes y componentes por encima de los umbrales especificados por las CE en su medida. Con arreglo a este sistema, a los importadores que pueden presentar un "certificado de no elusión" no se les liquidan los derechos antidumping aplicables. Los Estados Unidos, al tener un sistema retrospectivo de liquidación de derechos, puede suspender la liquidación en aduana de las importaciones y determinar después, en el contexto de un examen administrativo, si expediciones múltiples de partes y componentes se *montaron efectivamente* en el artículo terminado.

662. Llámese como se quiera a este proceso, y esté estructurado como lo esté, su finalidad es establecer la relación entre expediciones múltiples de partes y componentes a los efectos de liquidar los derechos que se aplican al artículo completo. Ya se ha explicado en respuesta a anteriores preguntas que se trata de una forma de régimen aduanero en el que las mercancías permanecen bajo control aduanero con objeto de poder completar las formalidades aduaneras relacionadas con esas importaciones. Este tipo de régimen aduanero está previsto en el *Convenio de Kyoto*, y da efecto a una aplicación de la RGI 2 a) que es compatible con las reglas del Sistema Armonizado. Se trata de un régimen en frontera.

663. En aras de la claridad, este tipo de régimen no se puede invocar con cualquier finalidad, y no justifica determinaciones de clasificación arancelaria que son inaceptables por basarse en la utilización final del producto. Por ejemplo, un Miembro de la OMC no puede aplazar la clasificación arancelaria de madera para ver si se utilizó para fabricar muebles o para fabricar juguetes, y basar seguidamente la clasificación aduanera en consecuencia. El tipo de régimen aduanero que se examina en la presente diferencia guarda relación únicamente con la obligación del importador de pagar el tipo de derecho del artículo completo cuando importa partes y componentes que poseen las características esenciales de ese artículo. Trata de establecer *qué es lo que se importó*, no *cómo se utilizó*.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 134

664. La práctica de China de determinar la identidad de una mercancía importada en función de su utilización posterior a la importación no es una medida en frontera. Según China, su proceso para "establecer la relación entre expediciones múltiples de partes y componentes a los efectos de liquidar los derechos que se aplican al artículo completo" es admisible porque "[t]rata de establecer qué es lo que se importó, no cómo se utilizó". No obstante, a efectos de clasificación arancelaria (y con arreglo a la RGI 2 a) concretamente) la identidad de la mercancía que se importa debe ser demostrable por la mercancía en la condición que "ésta presente" para su entrada en el territorio aduanero, es decir, en el momento de la importación. Las importaciones de otras partes y componentes con las que se montará la mercancía en el mercado interno del país importador no pueden tenerse en cuenta en su clasificación porque no existe un montaje de la mercancía y las demás partes y componentes en el momento en que esa mercancía se importa.

665. Aunque las formalidades aduaneras tal vez no se completen hasta transcurrido cierto plazo desde que las mercancías importadas hayan entrado en el territorio aduanero del país, cualquier operación nacional de montaje, que resulte aparente durante este plazo transitorio entre la importación y el cumplimiento de las formalidades aduaneras, no constituye fundamento para la clasificación con arreglo al Sistema Armonizado.

666. China afirma que los Estados Unidos están facultados para aplicar medidas similares mientras están en curso las formalidades aduaneras estadounidenses. Concretamente, China asevera que los Estados Unidos podrían llevar a cabo exámenes administrativos después de la importación de mercancías para determinar "si expediciones múltiples de partes y componentes se montaron efectivamente en el artículo terminado". Ahora bien, los Estados Unidos no llevan a cabo tales exámenes administrativos, por la sencilla razón de que los Estados Unidos no clasifican expediciones múltiples de partes y componentes diferentes como artículo completo a los efectos de liquidar los derechos que se aplican al artículo terminado.

135. (China) En relación con el párrafo 1 b) del artículo II, primera oración, sírvanse ampliar detalles sobre la posición de ustedes de que los derechos impuestos en virtud de las medidas están relacionados con la importación de la mercancía en China, como lo prueba el hecho de que las propias medidas no imponen ningún derecho, comisión o carga, sino que sirven para clasificar esa mercancía conforme a las disposiciones arancelarias correspondientes. (Primera comunicación escrita de China, párrafo 44.)

Respuesta de China

667. China ha explicado que el Decreto N° 125 es un régimen aduanero destinado a garantizar la clasificación arancelaria correcta de expediciones múltiples de partes y componentes que están mutuamente relacionados al ser montados conjuntamente en un modelo concreto de vehículo. Es un régimen para aplicar las reglas de clasificación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y

componentes, compatible con la interpretación de la RGI 2 a) adoptada por la OMA. Nada de lo dispuesto en el Decreto N° 125 establece o impone tipo alguno de derecho o carga. Antes bien, como enuncia el artículo 28 del Decreto N° 125, la Administración General de Aduanas efectúa determinaciones de clasificación y recauda derechos al amparo de esta medida de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros aplicables de China.

136. (Comunidades Europeas y Estados Unidos) Sírvanse formular observaciones sobre los reglamentos de las CE y de los Estados Unidos que autorizan la clasificación de expediciones múltiples como una sola importación según menciona China en los párrafos 157-159 de su Primera comunicación escrita.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

668. En las CE (y entendemos que también en los Estados Unidos) las autoridades aduaneras permiten que el importador de expediciones múltiples opte entre la aplicación de las reglas ordinarias de clasificación arancelaria (cada expedición se clasifica aparte en el momento de la importación según se presenta en la aduana) y las reglas especiales concebidas para favorecer a los importadores que prefieren que las mercancías en cuestión se consideren y clasifiquen como si se presentaran en la aduana en el mismo momento y en el mismo lugar.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

669. El párrafo 157 de la Primera comunicación escrita de China alude a 19 U.S.C. § 1484(j)(1) y la publicación en el Registro Federal del Reglamento Definitivo que da aplicación a la ley, 19 C.F.R. § 141.58, 71 *Fed. Reg.* 31, 921 (2 de junio de 2006). En las circunstancias limitadas que se enuncian en dichas disposiciones, los Estados Unidos permiten la entrada en una sola importación de artículos desmontados o sin montar todavía importados en envíos múltiples. Como se explica en la publicación del Registro Federal, "[u]na importación desmontada o sin montar todavía consiste en mercancías que no son aptas para ser transportadas en un solo envío, pero que se compran y facturan como un solo artículo clasificable. Por necesidad, a causa de su tamaño o naturaleza, el artículo se coloca en múltiples envíos, que llegan en momentos diferentes al mismo puerto de entrada en los Estados Unidos. Las partes en cuestión que llegan se consignan a la misma persona en los Estados Unidos".

670. China interpreta que la ley de los Estados Unidos permite que un importador "importe un vehículo en estado desmontado o sin montar todavía en expediciones múltiples, y que no obstante las importaciones combinadas se clasifiquen como un vehículo completo, incluso si ninguna expedición única cumpliera el criterio de las características esenciales del vehículo completo". En principio, un automóvil importado en estado desmontado o sin montar todavía en expediciones múltiples no cumple los requisitos necesarios para que se le otorgue el trato de importación única en virtud del reglamento estadounidense porque un automóvil es apto para ser transportado en un solo envío. Con arreglo al reglamento, el tamaño o la naturaleza deben hacer necesaria la expedición en estado desmontado o sin montar todavía. Compárense los automóviles con las plantas de producción de fibras, que probablemente se podrían acoger al trato de importación única al ser importadas en envíos por separado en estado desmontado o sin montar todavía a causa de su considerable tamaño. Con suma frecuencia, los componentes de automóviles proceden de muchos países distintos, lo que les inhabilitaría para que se les otorgara el trato de importación única. Como se expone en la publicación del Registro Federal, la posición de los Estados Unidos es que "la legislación [19 U.S.C. § 1484(j)(1)] fue concebida para aplicarse a los componentes de artículos con un solo lugar de origen que se expiden desde el mismo puerto de exportación al mismo tiempo aproximadamente".

671. China interpreta que la disposición 19 C.F.R. § 141.58 se "basa necesariamente en una interpretación de la regla relativa a 'la condición en la importación' que indaga más allá del contenido de una sola importación, y que se fundamenta en cambio en la intención declarada del importador de montar las distintas expediciones en un artículo completo". En primer lugar, como se cita en la publicación del Registro Federal, los Estados Unidos no creen que el trato de importación única para artículos desmontados o sin montar todavía importados en envíos múltiples "debería servir como medio de controlar las existencias o los procesos de fabricación de un importador". En segundo lugar, la "intención declarada del fabricante de montar las expediciones separadas en un artículo completo" debe deducirse manifiestamente de los documentos presentados en el momento de la importación. La publicación del Registro Federal señala que "[a] efectuar una determinación acerca de si debe aprobarse o rechazarse una solicitud concreta, el director del puerto debe recurrir a la información que se suministra con la solicitud". La decisión de otorgar el trato de importación única y de clasificar mercancías desmontadas o sin montar todavía importadas en envíos múltiples se efectúa en función de la información disponible en el momento de la importación. Señalamos también que todos los envíos múltiples destinados a tener derecho al trato de importación única deben ser importados en un plazo máximo de 25 días entre un envío y otro.

672. El párrafo 158 afirma que "era la práctica de las autoridades aduaneras [*sic*] estadounidenses combinar las 'expediciones fraccionadas' a efectos de clasificación arancelaria". Para respaldar dicha afirmación, China recurre a la decisión del Tribunal de Comercio Internacional en el asunto Zomax Optical Media, Inc. contra los Estados Unidos, 366 F. Supp. 2d 1326 (2005), en la que, según alega China, el Tribunal de Comercio Internacional "ha observado que esta práctica constituía una desviación de la práctica anterior consistente en basar las determinaciones sobre clasificación arancelaria estrictamente en la condición de la mercancía 'al ser importada'". Las expediciones fraccionadas y la práctica a la que se refería el Tribunal de Comercio Internacional en ese asunto están codificadas en 19 U.S.C. § 1484(j)(2), que prevé el trato de expedición única para las mercancías que sean compradas y facturadas como un solo artículo pero que ... se expiden en expediciones separadas al no poder incluir el transportista todas las mercancías en una sola expedición (por instrucciones del transportista)". Véase 19 C.F.R. § 141.57.

673. Dicha disposición abarca las "expediciones fraccionadas", que "consisten [] en mercancías que son aptas para su transporte en un solo envío, que son entregadas y aceptadas por el transportista en el país exportador como una sola expedición cubierta por un solo conocimiento de embarque y que el importador se propone que lleguen en una sola expedición. No obstante, el transportista fracciona posteriormente la expedición en varias partes que llegan a los Estados Unidos en momentos diferentes, a veces con días de diferencia". 68 Fed. Reg. 8713 (25 de febrero de 2003). El trato de importación única para las expediciones fraccionadas también está limitado a circunstancias muy concretas, es a elección del importador y la certificación de que la importación fue fraccionada por decisión del importador debe efectuarse cuando se importan las mercancías. 19 C.F.R. § 141.57.

137. (Todas las partes) Sírvanse aclarar si se puede crear *de facto* una nueva línea arancelaria y, en caso afirmativo, de qué forma.

Respuesta de China

674. China no considera que un Miembro pueda crear una nueva línea arancelaria "*de facto*". El proceso de crear una nueva línea arancelaria supone enmendar el arancel aduanero del Miembro para incluir la nueva línea arancelaria. Al guardar relación con el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, la consideración pertinente es que China puede clasificar juegos de piezas CKD/SKD de conformidad con la RGI 2 a) y las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC, hasta tanto no

decida hacer otra cosa mediante la creación de una nueva línea arancelaria para juegos de piezas CKD/SKD.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

675. Puede crearse un compromiso arancelario cuando un Miembro, que se comprometió a otorgar un determinado trato arancelario si crea una línea arancelaria para una mercancía específica, *efectivamente* lo hace al promulgar una medida que estipula el trato de que ha de ser objeto esa mercancía. Las Comunidades Europeas se remiten también a la respuesta más detallada presentada por el Canadá.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

676. Los Estados Unidos entienden que esta pregunta se refiere a las obligaciones de China en virtud del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, y a la defensa china de que no incumplió dichas obligaciones porque no creó una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas CKD/SKD. Los Estados Unidos sostienen que el párrafo 93, en su contexto, demuestra que a los Miembros les preocupaba el trato arancelario de los juegos de piezas CKD/SKD, y que esos Miembros deseaban garantizar que China no modificara sus políticas o prácticas de clasificación para aplicar el tipo de vehículo entero a esos artículos. Si bien es cierto que China no creó una nueva línea arancelaria *de jure*, consiguió el mismo resultado al estipular en el Decreto N° 125 que los juegos de piezas CKD/SKD se considerarían vehículos enteros, y se liquidarían al tipo correspondiente a vehículos enteros. Así pues, China adoptó una medida -llámese línea arancelaria *de facto* o de cualquier otra forma- que es contraria a las obligaciones que China contrajo respecto del trato arancelario de los juegos de piezas CKD/SKD.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

677. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 61 b).

138. (Todas las partes) La decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) (China - Prueba documental 29) se refiere a las cuestiones de "envíos fraccionados" y "la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" en el párrafo 10. Sírvanse explicar las diferencias entre estas dos situaciones.

Respuesta de China

678. En la parte pertinente, se suele entender por "envío" una serie de mercancías confiadas a un transportista para su entrega, tanto si esas mercancías están empacadas en un contenedor o en varios. Un envío se "fracciona" cuando el transportista lo divide en múltiples modalidades o etapas de entrega (por ejemplo, carga los contenedores que constituyen el envío en dos buques diferentes). Las razones para que así suceda son diversas, como la necesidad de equilibrar los cargamentos (factor que es de especial importancia en el transporte por avión) o la oportunidad de aprovechar ahorros de costes en la expedición.

679. La clasificación de "mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" se refiere a la clasificación de mercancías montadas a partir de partes y componentes

(o "elementos") importados que llegan al territorio aduanero en expediciones múltiples.¹⁰² En este contexto, dicha circunstancia se diferencia de un "envío fraccionado" porque las partes y componentes importados no formaban parte forzosamente de un solo envío.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

680. Estas cuestiones están relacionadas entre sí y se refieren a la facilitación del comercio. En el contexto de maquinaria de muy gran tamaño o sumamente compleja que sea difícil de transportar en un solo envío, puede que el importador desee declarar el producto como un solo producto con independencia del hecho de que sus elementos estén fraccionados en distintos envíos y no se presenten a la aduana exactamente en el mismo momento. En algunos casos, cabe la posibilidad de que un elemento del producto tenga que ser transportado desde dos o más países o sea originario de dos países. La clasificación de envíos fraccionados como producto completo incluso si algunos elementos proceden de distintos países es opción del importador.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

681. El contexto de la decisión mencionada en el párrafo 10 de la decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) (China - Prueba documental 29) no comprende una definición de "envíos fraccionados" o "la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".

682. Las autoridades aduaneras estadounidenses no han definido oficialmente "envíos fraccionados". Un envío, en términos generales, es una expedición de mercancías importada por un consignatario o en su nombre que entregará o venderá las mercancías a un consignador o en beneficio de éste después de la importación de las mercancías en los Estados Unidos. Un envío puede referirse también a una expedición de mercancías bajo custodia de un expedidor y transportada en nombre de un tercero.

683. Cabe presumir que "la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" se refiere a la determinación del país de origen de las mercancías importadas cuando éstas constan de partes y componentes que son originarios de más de un país.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

684. Como se analiza en respuesta a la pregunta 112, la discreción de que puedan gozar los Miembros en cuanto a la forma de clasificar expediciones fraccionadas debe estar limitada como es natural a que la apliquen de manera que no viole sus compromisos arancelarios. No es raro que en la práctica aduanera se permita a un importador, *a discreción de éste*, que trate de que las expediciones fraccionadas se clasifiquen juntas. Aquí podrían incluirse situaciones en las que los elementos que constituyen un producto de mayor tamaño (como es el caso de equipo pesado o complejo que no se expide sino en raras ocasiones) sean originarios de diferentes países.

¹⁰² Como China ya ha señalado *supra*, la referencia a "distintos países" no puede significar en este contexto que la decisión del Comité del SA sea aplicable únicamente en el caso de mercancías montadas a partir de partes y componentes que procedan de más de un país exportador. El número y la identidad del país o los países exportadores sería únicamente pertinente, como mucho, a efectos de la aplicación de normas de origen -asunto que no está comprendido en el ámbito de la RGI 2 a)-. Además, no existe razón alguna por la que la clasificación de mercancías montadas a partir de partes y componentes que proceden de un solo país exportador tenga que ser diferente de la de mercancías montadas a partir de partes y componentes que proceden de más de un país exportador.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 138

685. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la definición por China de "mercancías montadas a partir de elementos que son originarios o procedentes de distintos países" en el contexto de la decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la RGFI 2 a) que figura en la Prueba documental 29 presentada por China. Según China, esta frase significa "la clasificación de mercancías montadas a partir de partes y componentes (o 'elementos') importados que llegan al territorio aduanero en expediciones múltiples". La definición de China es una mera conjetura ya que la decisión señalada en el párrafo 10 no comprende una definición de esta frase y China no ha indicado ningún otro documento promulgado por el Comité que apoye su interpretación.

686. La interpretación de China también pasa por alto la referencia del Comité a "distintos países" y alega que esta referencia "no puede significar que la decisión del Comité del SA se aplica únicamente en el caso de mercancías montadas a partir de [elementos] procedentes de más de un país exportador" porque esta cuestión únicamente vendría al caso en el contexto de la aplicación de las Normas de Origen. Estamos de acuerdo con China en que las Normas de Origen no están comprendidas en el alcance de la RGI 2 a). En consonancia con esta posición, la decisión del Comité del SA en el párrafo 10 es indicación de que los asuntos que implican mercancías de origen mixto están fuera del ámbito de la RGI 2 a).

687. Por último, China no puede servirse de la decisión del Comité del Sistema Armonizado como herramienta para hacer excepciones a su obligación de cumplir las Reglas Generales de Interpretación en el marco del Convenio del Sistema Armonizado. China tiene no obstante que clasificar las mercancías en la forma en que se presenten, utilizando toda la nomenclatura, en lugar de aplicar ésta (las partidas del SA) selectivamente a mercancías (partes de automóviles) en función de una condición que no existe (montaje en vehículo automóvil) hasta que las mercancías han salido ya al mercado nacional.

139. (Reclamantes) Los reclamantes han expresado la opinión durante la primera reunión sustantiva de que la Regla General de Interpretación 2 a) no es pertinente al artículo II del GATT de 1994. ¿Podrían ustedes ampliar detalles sobre su posición?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

688. La Regla 2 a) no hace al caso para interpretar las Listas de los Miembros en general, excepto en el supuesto de un producto muy específico que se presente a la aduana al mismo tiempo. Se trata de una regla que ayuda a las aduanas en los casos en que un artículo incompleto o sin terminar concreto parece presentar en la aduana las características esenciales del artículo completo o terminado. Véase también la respuesta a la pregunta 115.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

689. Tengan la bondad de consultar la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 129.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

690. El Canadá está de acuerdo en que la Regla 2 a) es pertinente en tanto que elemento del Sistema Armonizado, que se utiliza a fin de interpretar los compromisos consignados por los Miembros. Ahora bien, al aplicarla al presente asunto, la Regla 2 a) no es pertinente a los compromisos arancelarios de China respecto de partes de automóviles. En general, la Regla 2 a) no es pertinente si no se están considerando artículos incompletos o sin terminar presentados a los

funcionarios de aduanas que puedan poseer las características esenciales del artículo terminado. La Regla 2 a) no puede ser utilizada de forma independiente para burlar obligaciones claras de otorgar un tipo de derecho específico, si un Miembro desea posteriormente modificar su clasificación de ese producto. La Regla 2 a) no se ocupa de los compromisos arancelarios convenidos mutuamente entre los Miembros ni puede modificar dichos compromisos.

691. Si un Miembro desea renegociar sus compromisos arancelarios porque cree, en un momento posterior, que la intención común reflejaba una clasificación errónea, podrá hacerlo con arreglo a lo dispuesto en el artículo XXVIII del GATT de 1994.

140. (Reclamantes) China ha citado varias decisiones en materia de medidas contra la elusión de los derechos antidumping en apoyo de su tesis de que los Miembros pueden tratar "partes" de productos de la misma forma que el producto "entero" para impedir la elusión de sus derechos aplicados debidamente. Todas las partes reclamantes han dicho que las prácticas antidumping no hacen al caso en la presente diferencia. ¿Pueden las partes reclamantes presentar razones específicas por las que creen que la práctica en materia de antielusión de las medidas antidumping puede distinguirse de las medidas examinadas?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

692. Véase la respuesta a la pregunta 132.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

693. Por varias razones, China no puede justificar sus medidas invocando para ello las prácticas por las que algunos Miembros imponen derechos antidumping cuando están preocupados por la elusión.

694. La primera y más fundamental es que en la presente diferencia están en litigio las obligaciones de China en virtud del artículo II del GATT, no sus obligaciones en virtud del artículo VI del GATT. Dicho de otro modo, los derechos antidumping y la elusión de esos derechos se rigen por las normas del artículo VI del GATT y del Acuerdo Antidumping, y no por el artículo II del GATT. Además, las medidas antidumping del artículo VI están autorizadas únicamente en determinadas circunstancias, es decir, en el caso en que el Miembro investigador haya formulado determinaciones de existencia de dumping, daño y relación causal (como se explica *supra* en respuesta a la pregunta 67).

695. En segundo lugar, con arreglo al artículo VI del GATT y el Acuerdo Antidumping, el Miembro investigador no está obligado a imponer derechos antidumping con arreglo a líneas arancelarias y, de hecho, los Miembros investigadores raras veces lo hacen. Antes bien, los derechos antidumping se aplican a las importaciones de los productos objeto de investigación, que se definen en el alcance de los productos abarcados en la orden antidumping. Esa cobertura de productos puede definirse de múltiples maneras. Puede determinarse que se aplica a algunos pero no a todos los productos que corresponden o están incluidos en una variedad de líneas arancelarias. Además, la cobertura de productos puede aplicarse a productos terminados o a partes, o a ambos. Eso es lo que permiten las reglas del artículo VI del GATT y las del Acuerdo Antidumping. Los únicos requisitos son los enunciados en el Acuerdo Antidumping, por ejemplo, las constataciones de dumping, daño y relación causal. Así pues, en el contexto de las medidas antidumping, a diferencia del contexto del artículo II del GATT, las líneas arancelarias y la forma en que las concesiones arancelarias están enunciadas en la Lista de un Miembro no son pertinentes.

696. En tercer lugar, aunque el Acuerdo sobre la OMC no define la elusión, los Miembros han reconocido tradicionalmente dos pautas de comercio que han considerado que constituyen elusión, que en ambos casos se plantean en el contexto de las medidas comerciales correctivas aplicadas con arreglo al artículo VI del GATT de 1994, es decir, las medidas antidumping y las medidas compensatorias. El primer tipo de pauta comercial supone alteraciones marginales del propio producto, y la segunda implica alteraciones marginales de la estructura de expedición y montaje. La mayoría de los Miembros reconoce que se produce elusión cuando dichas modificaciones o alteraciones marginales de las características físicas, la producción o la expedición de mercancías sujetas de otra forma a una medida antidumping o compensatoria se efectúan de tal manera que socavan la finalidad y la eficacia de las medidas comerciales correctivas previstas en el marco del Acuerdo sobre la OMC. Además, también se ha reconocido el concepto de elusión en el contexto de las medidas antidumping en una Decisión Ministerial, a saber, la *Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión*, adoptada por los Miembros en Marrakech y que forma parte integrante del *Acta Final en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales*. En la Decisión se reconoció el problema de la elusión en el contexto de las medidas comerciales correctivas y se reconoció la conveniencia de que pudieran aplicarse "normas uniformes en esta esfera lo más pronto posible" para prevenir la evasión de medidas antidumping y compensatorias mediante la elusión. La Decisión confirma que el problema de la elusión fue uno de los temas tratados en las negociaciones que precedieron al Acuerdo Antidumping y remite la cuestión, para su resolución, al Comité de Prácticas Antidumping. Para cumplir este mandato, el Comité de Prácticas Antidumping estableció el Grupo Informal sobre las Medidas contra la Elusión para que examinara y resolviera las normas que deberían aplicarse con carácter uniforme para hacer frente al problema de la elusión. En cambio, los Estados Unidos no son conscientes de que exista ningún concepto de elusión generalmente aceptado en el marco del artículo II del GATT.

697. En cuarto lugar, cuando se imponen derechos antidumping en el contexto de la elusión, no se aplican tal como China trata de aplicar sus "derechos" del artículo II del GATT en el marco de las medidas en litigio. El Miembro investigador no impone los mismos derechos antidumping a los productos abarcados en una resolución sobre elusión que los que aplica a los productos que estaban comprendidos evidentemente en el alcance de la orden antidumping desde el principio. De hecho, no existe una cuantía uniforme de derechos que se imponga a ninguno de los productos en el ámbito de la orden antidumping (al menos no en el sistema estadounidense). Antes bien, los derechos antidumping se liquidan en función de la cuantía del dumping constatado en el caso de transacciones concretas de productos concretos.

698. En síntesis, la analogía de China a las prácticas antidumping de los Miembros no es pertinente en ausencia de un procedimiento que haya iniciado China de conformidad con las reglas del artículo VI del GATT y el Acuerdo Antidumping. Para expresarlo sucintamente, las reglas que rigen las medidas antidumping son distintas de las reglas del artículo II del GATT, y en consecuencia no son pertinentes a las medidas de China.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

699. No existe un fundamento generalmente reconocido en la OMC para la aplicación de medidas interiores "antielusión" relacionadas con aranceles. Las medidas contra la elusión de los derechos antidumping han sido reconocidas jurídicamente. El Canadá y otros muchos Miembros de la OMC utilizan solamente la noción de "antielusión" en su aplicación a los derechos antidumping. No se aplica un concepto paralelo en relación con las concesiones arancelarias.

700. Existe una diferencia fundamental entre un derecho de aduana propiamente dicho y un derecho antidumping. Este último se aplica para subsanar una situación en que las importaciones

procedentes de otro Miembro son objeto de dumping en el mercado interno de otro Miembro y causan daño a los productores nacionales de productos similares. En cambio, un derecho de aduana propiamente dicho no subsana una situación de daño, ni guarda relación con la actividad en el mercado interno. Por el contrario, un derecho de aduana propiamente dicho se impone respecto de la entrada de un producto, y guarda relación exclusivamente con ella, en la fase de "importación" y no se aplica con la idea subyacente de subsanar una "conducta impropia" (es decir, un daño). La ausencia de "conducta impropia" y la necesidad de "subsana" esos actos es la razón por la que el concepto de medidas antielusión no se aplica a derechos de aduana válidos y legítimos, y sólo se menciona en términos de derechos antidumping, que por su naturaleza están concebidos para contrarrestar actos cuya ilegalidad ya ha sido constatada por la legislación interna de un Miembro. También existe un régimen distinto que rige la aplicación de los derechos antidumping de conformidad con el Acuerdo Antidumping. De hecho, como se expone en respuesta a la pregunta 96 b), los derechos antidumping son medidas que *no* pueden considerarse "derechos de aduana propiamente dichos" o "demás derechos o cargas". Efectivamente, existe un acuerdo separado sobre derechos antidumping que rige su uso, y no están abarcados en el artículo II del GATT.

701. Los aranceles aduaneros se aplican con la finalidad de otorgar a los productores nacionales un grado de protección frente a la competencia de importación extranjera (aunque en algunos países, sobre todo en desarrollo, también pueden representar una fuente importante de ingresos). A fin de tratar de garantizar la previsibilidad en materia de clasificación arancelaria y la cuantía que debe pagarse, el Sistema Armonizado basa la clasificación arancelaria de las mercancías en su descripción física en el momento de su importación y admite una sola partida (o subpartida) por cada producto. Aceptar el intento de China de aumentar el arancel sobre partes de automóviles so pretexto de aplicar el derecho aduanero sobre automóviles, en lugar de renegociar su concesión arancelaria sobre este artículo de conformidad con las pertinentes disposiciones de la OMC, socavaría la previsibilidad y el valor de las concesiones arancelarias hechas por los Miembros en relación con partes, en el sentido más general.

702. Por el contrario, los derechos antidumping son medidas especiales y generalmente transitorias que tienen por objeto hacer frente a los efectos dañinos en una rama de producción nacional de las mercancías objeto de comercio desleal procedentes de una o más fuentes. Dichos derechos, que se basan en constataciones resultantes de investigaciones realizadas de conformidad con el *Acuerdo Antidumping* de que mercancías específicas objeto de comercio desleal procedentes de fuentes específicas causan o amenazan causar daño a la rama de producción nacional, tienen carácter de medidas correctivas.

141. (Reclamantes) ¿Cuentan los reclamantes con procedimientos y criterios específicos para determinar si una orden antidumping está siendo eludida? Sírvanse explicarlo con citas de la legislación o los reglamentos pertinentes.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

703. El artículo 13 del Reglamento N° 384/96 enmendado por el Reglamento N° 461/2004, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea, que reza así:

"Elusión

1. Los derechos antidumping establecidos con arreglo al presente Reglamento podrán ampliarse a las importaciones de productos similares, ligeramente modificados o no, procedentes de terceros países, o a las importaciones de productos similares ligeramente

modificados procedentes del país sujeto a las medidas, o a partes de esos productos, cuando exista elusión de las medidas en vigor. En caso de elusión de las medidas vigentes, los derechos antidumping que no excedan del derecho antidumping residual establecido con arreglo al apartado 5 del artículo 9 del presente Reglamento se podrían ampliar a las importaciones procedentes de empresas beneficiarias de derechos individuales en los países sujetos a las medidas. Se entenderá que existe elusión cuando se produzca un cambio de características del comercio entre terceros países y la Comunidad o entre empresas individuales del país sujeto a las medidas y la Comunidad, derivado de una práctica, proceso o trabajo para el que no exista una causa o una justificación económica adecuadas distintas del establecimiento del derecho, y haya pruebas del perjuicio o de que se están burlando los efectos correctores del derecho por lo que respecta a los precios y/o las cantidades del producto similar y existan pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para los productos similares, de ser necesario de conformidad con las disposiciones del artículo 2.

Las prácticas, procesos o trabajos a los que se refiere el apartado 1 incluirán, entre otras cosas, las modificaciones menores introducidas en el producto afectado para poder incluirlo en códigos aduaneros que, normalmente, no están sujetos a las medidas en cuestión, siempre que la modificación no altere las características esenciales del producto; el envío del producto sujeto a las medidas a través de terceros países; la reorganización por los exportadores o los productores de sus pautas y canales de venta en el país sujeto a las medidas con el fin de que sus productos sean exportados en su caso a la Comunidad a través de productores que son beneficiarios de un tipo de derecho individual inferior al aplicable a los productos de los fabricantes; y, en las circunstancias indicadas a continuación en el apartado 2 del artículo 13, el montaje de las partes mediante una operación de montaje en la Comunidad o en un tercer país.

2. Se considerará que una operación de montaje en la Comunidad o en un país tercero elude las medidas vigentes cuando:

- a) la operación hubiese comenzado o se hubiese incrementado sustancialmente desde el momento de apertura de la investigación antidumping o justo antes de su apertura y cuando las partes procedan del país sometido a las medidas;
- b) las partes constituyan el 60 por ciento o más del valor total de las partes del producto montado; no obstante, no se considerará que existe elusión cuando el valor añadido conjunto de las partes utilizadas durante la operación de montaje sea superior al 25 por ciento del coste de producción;
- c) los efectos correctores del derecho estén siendo burlados mediante los precios o volúmenes del producto similar montado y existan pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para productos similares o parecidos.

3. Las investigaciones en virtud del presente artículo se abrirán a iniciativa de la Comisión o a solicitud de un Estado miembro o de cualquier parte interesada cuando contengan elementos de prueba suficientes sobre los factores mencionados en el apartado 1. La apertura se hará, previa consulta al Comité consultivo, mediante un Reglamento de la Comisión que podrá igualmente indicar a las autoridades aduaneras su obligación de registrar las importaciones con arreglo al apartado 5 del artículo 14 o de exigir garantías. Las investigaciones serán efectuadas por la Comisión, que podrá hacerse asistir por las

autoridades aduaneras, y estarán finalizadas en un plazo de nueve meses. Cuando los hechos finalmente comprobados justifiquen la ampliación de las medidas, ello será decidido por el Consejo, por mayoría simple y a propuesta de la Comisión, previa consulta al Comité consultivo. La propuesta será aprobada por el Consejo, a menos que este último decida por mayoría simple rechazarla en el plazo de un mes tras la presentación de la propuesta por la Comisión. La ampliación surtirá efecto a partir de la fecha en la se hubiese impuesto el registro con arreglo al apartado 5 del artículo 14 o en que se hubiesen exigido las garantías. Se aplicarán al presente artículo las disposiciones de procedimiento del presente Reglamento relativas a la apertura y desarrollo de las investigaciones.

4. Las importaciones no estarán sujetas a registro con arreglo al apartado 5 del artículo 14 o a medidas cuando sean comercializadas por empresas que se benefician de exenciones. Las solicitudes de exención, debidamente sustentadas por elementos de prueba, se presentarán dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de la Comisión por el que se abre la investigación. Cuando las prácticas, procesos o trabajos que constituyan una elusión se produzcan fuera de la Comunidad, se podrán conceder exenciones a los productores del producto afectado que puedan demostrar que no están vinculados con ningún productor sujeto a las medidas y que no están implicados en prácticas de elusión como las definidas en los apartados 1 y 2. Cuando las prácticas, procesos o trabajos que constituyen una elusión se produzcan dentro de la Comunidad, se podrán conceder exenciones a los importadores que puedan demostrar que no están vinculados con productores sujetos a las medidas.

Esas exenciones se concederán mediante decisión de la Comisión, previa consulta al Comité consultivo o Decisión del Consejo de imposición de medidas, y permanecerán vigentes durante el período y en las condiciones que se establezcan en la decisión.

Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 4 del artículo 11, también se podrán conceder exenciones tras la conclusión de la investigación que haya conducido a la ampliación de las medidas.

Si ha transcurrido al menos un año desde la ampliación de las medidas y el número de partes interesadas que soliciten o puedan solicitar una exención es significativo, la Comisión podrá decidir abrir una reconsideración de la ampliación de las medidas. Las reconsideraciones de este tipo se deberán desarrollar de conformidad con las disposiciones del apartado 5 del artículo 11 aplicables a las reconsideraciones en virtud del apartado 3 del artículo 11.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo se opondrá a la aplicación normal de las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

704. Para una explicación, nos remitimos a la respuesta a la pregunta 132.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

705. Los Estados Unidos cuentan con una disposición legislativa que se ocupa de la elusión desde 1988. Véase 19 U.S.C. 1677j. En virtud de esta disposición, el Departamento de Comercio de los Estados Unidos está autorizado a tomar medidas para prevenir o hacer frente a intentos de eludir una orden vigente en materia de derechos antidumping o medidas compensatorias. La ley prevé cuatro tipos concretos de elusión: 1) montaje de mercancías en los Estados Unidos, 2) montaje de mercancías en terceros países, 3) alteraciones simples de las mercancías, y 4) mercancías elaboradas con posterioridad. El Departamento de Comercio ha promulgado un reglamento de aplicación, que figura en 19 C.F.R. 351.225.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

706. La legislación antidumping del Canadá, la *Special Import Measures Act* (Ley de medidas especiales en materia de importación), no contiene criterios específicos para determinar si está siendo eludida una orden antidumping, ni medidas correctivas para abordar posibles casos de elusión.¹⁰³ Si las autoridades se cercioran de una práctica que constituye posible fraude u otra violación aduanera, el Canadá recurrirá a los mecanismos civiles y penales habituales para ocuparse de esos asuntos. Si se detecta la posible evasión de una orden antidumping que suponga la importación de mercancías no abarcadas en el alcance de dicha orden, es necesario realizar una nueva investigación antidumping para determinar la existencia de dumping, relación causal o daño a los productores nacionales de productos similares. Se trataría de la única medida correctiva disponible con la que hacer frente a casos de posible elusión.

142. (Reclamantes) ¿Cuentan los reclamantes con procedimientos y criterios específicos para determinar si un derecho de aduana propiamente dicho está siendo eludido? Sírvanse explicarlos con citas de la legislación o los reglamentos pertinentes.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

707. No. En la legislación aduanera de las CE no existe el concepto de "eludir un derecho de aduana". Se dan situaciones en las que los operadores podrían tratar de evitar el pago de los derechos de aduana propiamente dichos, por ejemplo, declarando falsamente que las mercancías que importan proceden de un país que tiene un acuerdo de comercio preferencial con las CE y en consecuencia las mercancías están sujetas a un derecho de aduana nulo. Tales declaraciones falsas pueden incurrir en sanciones y penas que se aplican no obstante en el ámbito nacional y guardan mayor relación con el fraude que con la elusión.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

708. Los importadores pueden tratar de evitar el pago de la debida cuantía de derechos de aduana propiamente dichos de bastantes formas, como la subvaloración de las mercancías, la certificación fraudulenta de la admisibilidad para el trato libre de derechos en virtud de un acuerdo de libre comercio, o la clasificación errónea de las mercancías en una partida arancelaria incorrecta con un tipo de derecho inferior.

709. No existen leyes ni reglamentos en los que los Estados Unidos enuncien criterios y procedimientos específicos para determinar si un importador evita el pago de la debida cuantía de derechos de aduana propiamente dichos. Si existe la sospecha de que un importador está tratando de evitar el pago de derechos de aduana propiamente dichos adeudados en concepto de mercancía importada, los Estados Unidos podrán iniciar una auditoría de sus registros o incoar una instrucción penal, de cuyos resultados dependerá que los Estados Unidos impongan sanciones o imputen cargos penales al importador.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

710. El Canadá no cuenta con procedimientos para determinar si se está "eludiendo" un derecho de aduana propiamente dicho. Aparte de las orientaciones concretas relativas a los muebles comprados como una unidad a nivel minorista y expedidos por separado a las que ya se ha referido China, no se

¹⁰³ *Special Import Measures Act*, R.S. 1985, c. S-15 (Canadá - Prueba documental 9); puede consultarse en línea en: <http://lois.justice.gc.ca/en/>.

dan situaciones en las que los intentos de "evadir" derechos de aduana mediante expediciones distintas de partes den por resultado que a esas expediciones distintas se les otorgue un trato por separado con la finalidad de aumentar los derechos por encima de los compromisos arancelarios aplicables en la Lista del Canadá. No existen casos en que las actividades desarrolladas después de la presentación en la frontera se tengan en cuenta para aumentar los derechos por encima de los compromisos arancelarios aplicables en la Lista del Canadá.

143. (*Estados Unidos*) Sírvanse formular observaciones acerca de la referencia de China a la importación temporal bajo fianza en los párrafos 32 a 35 de su declaración oral. Sírvanse también explicar el proceso de TIB en los Estados Unidos, refiriéndose a legislación, reglamentos y/o regímenes aduaneros específicos.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

711. La declaración de China que las mercancías importadas en régimen de TIB queda sujeta al pago de derechos si el importador no las exporta o las destruye dentro del plazo correspondiente al régimen TIB no es exacta. La disposición que parece ser objeto de la declaración es la subpartida 9813.00.05 del Arancel Armonizado de los Estados Unidos (HTSUS). El plazo del régimen TIB está fijado por la Nota de los Estados Unidos 1(a) del subcapítulo XIII, capítulo 98, del HTSUS, y es un año, aunque dicho plazo puede prorrogarse hasta tres años desde el momento de la importación. El procedimiento de prórroga se enuncia en 19 C.F.R. § 10.37. Si un exportador no exporta o destruye el artículo a tiempo, queda sujeto al pago de la indemnización estipulada en el contrato de fianza, pero no estaría sujeto al pago de derechos. Las mercancías no quedan sujetas al pago de derechos como consecuencia de la omisión de exportarlas o destruirlas.

712. La última oración de la observación en el párrafo 33 de que si el importador no modifica o elabora la mercancía en el plazo de un año estará sujeto al pago de derechos no es exacta. Mientras no haya pruebas de que el importador efectuó la importación en régimen TIB culposa o fraudulentamente, no incurrirá en responsabilidad, incluso conforme al contrato de fianza, si la mercancía se exportó o destruyó en el plazo debido. Si el importador tenía la intención de modificar o elaborar la mercancía pero no pudo hacerlo, la omisión de ejecutar esa intención no constituiría incumplimiento de la obligación de fianza del importador ni eliminaría su admisibilidad para la importación libre de derechos.

144. (*Comunidades Europeas*) Sírvanse ampliar detalles sobre su declaración en el párrafo 247 de su Primera comunicación escrita de que "[u]na parte de un vehículo entero no sirve como tal y su única función es la de ser ajustada con otras partes a fin de construir un vehículo entero". ¿Se hace extensiva esta declaración a las partes de automóviles utilizadas como piezas de repuesto? Si se aceptara esta declaración, ¿cabe entender que ha de presumirse que todas las partes importadas tienen una sola finalidad -a saber, ser utilizadas para montar vehículos enteros-?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

713. Esta declaración abarca también las piezas de repuesto, es decir, debe entenderse que la palabra "construir" significa "formar parte de". Se trata de una consideración general sobre la naturaleza de las partes de automóviles que carecen de función si no forman parte de un vehículo completo.

145. (*Reclamantes*) China declara en el párrafo 82 de su Primera declaración escrita que la misma naturaleza de la Regla General de Interpretación 2 a) es la de establecer que nunca

existe una línea "divisoria clara" entre un artículo completo y las partes y componentes de ese artículo. ¿Están de acuerdo los reclamantes con esa declaración? De no ser así, ¿por qué?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

714. Como ya se ha mencionado en las respuestas a las preguntas 129 y 139, la Regla 2 a) no es pertinente para interpretar la Lista de un Miembro en general. Se trata de una regla que ayuda a las aduanas en casos en que un artículo incompleto o sin terminar dado parece presentar ante las aduanas las características esenciales del artículo completo o terminado.

715. China está tratando de utilizar la Regla 2 a) con la finalidad de difuminar la clara distinción básica entre vehículos automóviles completos y sus partes a nivel de sus listas. La Regla 2 a) actúa en un nivel diferente, a saber, como instrumento para evaluar situaciones *in casu*.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

716. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la declaración del párrafo 82 porque va en contra de los términos de la Regla General de Interpretación 2 a) y la estructura del Sistema Armonizado. El Sistema Armonizado consta de 96 capítulos agrupados en 21 secciones consistentes en unas 5.000 descripciones de artículos en las partidas y subpartidas. El Sistema Armonizado se divide en categorías o partidas de productos comenzando por productos crudos y naturales y siguiendo en distintos grados de complejidad hasta mercancías manufacturadas avanzadas. La Regla General de Interpretación 2 a) exige que los funcionarios de aduanas formulen una determinación acerca de si componentes importados juntos confieren las características esenciales de un artículo completo o terminado. De no ser así, los componentes han de clasificarse separadamente. Este criterio se ve respaldado por la estructura del propio Sistema Armonizado, que designa específicamente determinadas partes en sus propias partidas (por ejemplo, motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión) de la partida 84.07, árboles de transmisión de la partida 84.83, chasis de vehículos automóviles equipados con su motor de la partida 87.06, carrocerías de vehículos automóviles, incluidas las cabinas, de la partida 87.07) o la creación de partidas para partes (por ejemplo, la partida 87.08 que designa partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05). Clasificar como vehículos automóviles todas las partes que en su momento se incorporen a vehículos automóviles completos vaciaría muchas partidas y subpartidas de las mercancías que en ellas se especifican.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

717. Como se analiza en respuesta a las preguntas 112, 129 y 139, existen circunstancias limitadas, que se enuncian en la Regla 2 a), en que la determinación de las "características esenciales" de las partes contenidas en una sola expedición exige cierto análisis suplementario. No obstante, el Canadá no está de acuerdo con que *nunca* haya una línea divisoria clara entre un artículo completo y las partes que pueden, en algún momento, constituir ese artículo.

718. Asimismo, el Canadá no está de acuerdo con el eje central del argumento de China de que la ausencia de una línea divisoria clara le otorga la discreción irrestricta de considerar a las partes vehículos enteros. China hace caso omiso de la prescripción contenida en la Regla 1 de clasificar las partes de automóviles en su categoría pertinente, con inclusión de las categorías intermedias. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 113. China omite mencionar que la Regla 2 a) únicamente se utiliza si no es aplicable la Regla 1. Las partes presentadas en la frontera como partes deben clasificarse en la pertinente partida correspondiente a partes.

D. ARTÍCULO III DEL GATT DE 1994

146. (China) Si el Grupo Especial considerase que las medidas en litigio son "medidas interiores", ¿acepta China los argumentos específicos presentados por los reclamantes en relación con sus alegaciones con arreglo a los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT y el Acuerdo sobre las MIC?

Respuesta de China

719. Por las razones que ya ha explicado, China no considera que las medidas en litigio puedan caracterizarse como medidas interiores comprendidas en el ámbito del artículo III del GATT y del Acuerdo sobre las MIC. Si el Grupo Especial constatare otra cosa, China sostiene que, como mínimo, el Grupo Especial tendría que evaluar minuciosamente si existen aspectos o elementos específicos de las medidas que están comprendidos en el ámbito del artículo II. Como se examina en respuesta a la pregunta 101, distintas reglas o normas de la misma medida podrán guardar relación con diferentes derechos u obligaciones de un Miembro, y podrán estar sujetas a diferentes disciplinas de la OMC. Si el Grupo Especial considerase que determinados aspectos o elementos de las medidas están sujetos a las disciplinas del artículo III y del Acuerdo sobre las MIC, China estima que sería importante, desde el punto de vista de la formulación de recomendaciones al OSD, que el Grupo Especial concretase esos aspectos o elementos.

147. (China) China declara en el párrafo 39 de su declaración oral que "[i]ncluso si los reclamantes pudieran demostrar que las medidas impugnadas redundan en la imposición de derechos excesivos al ser aplicadas a una combinación específica de partes y componentes, ello no supondría que las medidas dan por resultado la imposición de derechos de aduana excesivos en todos los casos" (sin cursivas en el original). Sírvanse aclarar qué se entiende por "en todos los casos".

Respuesta de China

720. En la presente diferencia existe una distinción importante entre la validez de las medidas impugnadas en sí mismas y la validez de las medidas impugnadas en su aplicación a los hechos de casos específicos. China ha demostrado que clasificar expediciones múltiples de partes y componentes en función de la práctica demostrada del importador de montar dichas partes y componentes en el artículo completo es compatible con la RGI 2 a), y compatible con las prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares. Como ha explicado China en respuesta a preguntas anteriores, esta aplicación de la RGI 2 a) está restringida por los límites de la propia RGI 2 a), incluido el criterio de las características esenciales y los tipos de operaciones de montaje especificadas en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).

721. Tal y como China entiende la posición de los reclamantes, éstos opinan que no existe un conjunto de hechos al que China podría aplicar las medidas impugnadas que resultase en la interpretación y aplicación correctas de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles. China no considera que esta opinión pueda ser de ninguna manera correcta. Consideremos un ejemplo extremo, ya que ayuda a ilustrar el carácter extremo y absoluto de su posición. Supongamos que un fabricante de automóviles en China importa el 100 por ciento de las partes necesarias para montar un modelo de vehículo concreto. Supongamos asimismo que el fabricante de automóviles importe las partes y componentes de una sola filial social situada en un solo país, y que cada expedición de partes y componentes sea objeto de una sola factura entre el fabricante y su filial. Supongamos ahora que el fabricante de automóviles da instrucciones a su empresa de logística para que fraccione cada envío de partes y componentes en cinco expediciones separadas, y

que organice las expediciones de manera que lleguen al mismo puerto, pero en distintos días. El fabricante, en cuanto importador designado, declara cada expedición como "partes", y procede a montarlas en vehículos automóviles.

722. Según la aparente posición de los reclamantes, las medidas impugnadas darían por resultado una clasificación arancelaria incorrecta incluso en su aplicación a estos hechos. China considera que esta posición extrema: 1) es incompatible con el objeto y propósito de la RGI 2 a); 2) es incompatible con la decisión de la OMA de que la aplicación de la RGI 2 a) en esta circunstancia es una cuestión que ha de resolverse de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales; 3) es incompatible con la forma en que otros Miembros de la OMC, con inclusión de los reclamantes, han hecho frente a este tipo de problema de administración aduanera; 4) es incompatible con las prácticas aduaneras aceptadas que existían en el momento de la adhesión de China a la OMC; y, aspecto este que es el más importante, 5) es totalmente contraria al objeto y propósito del GATT de 1994, recogido en el artículo II, de conservar el valor de las concesiones arancelarias a base de reciprocidad y de mutuas ventajas.

723. Así pues, cuando China declara que los reclamantes no han demostrado que las medidas impugnadas den por resultado la imposición de derechos de aduana excesivos *en todos los casos*, lo que China da a entender es que los reclamantes tienen que distinguir entre las medidas en sí mismas y las determinaciones de los derechos que han de hacerse efectivos que resultan cuando se aplican las medidas a conjuntos de hechos específicos. Las CE han sugerido, por ejemplo, que no están de acuerdo con el límite que ha establecido China a efectos del criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a). El Canadá, por su parte, ha sugerido que el diseño de las medidas impugnadas no es enteramente compatible con su teoría de la "instantánea" relativa a la forma en que la RGI 2 a) puede aplicarse a expediciones múltiples, aunque no especificó los aspectos concretos de divergencia durante la primera reunión del Grupo Especial. Las partes pueden mantener estos desacuerdos, y otros, sobre la forma en que funcionan las medidas impugnadas en casos específicos, pero la existencia de dichos desacuerdos no puede sustentar la conclusión de que las medidas son incompatibles con los compromisos de China conforme al artículo II en todos los casos en los que se puedan aplicar.

148. (China) Si el Grupo Especial considerase que las medidas en litigio son "medidas interiores", ¿cómo compaginaría China la prescripción relativa al valor nacional mínimo del 41 por ciento en el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 con el párrafo 4 del artículo III del GATT o con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, en combinación con el párrafo 1 a) de la Lista ilustrativa?

Respuesta de China

724. Como se analiza en respuesta a la pregunta 146, China no considera que las medidas en litigio estén sujetas a las disciplinas del artículo III del GATT o al *Acuerdo sobre las MIC*.

149. (Canadá y Estados Unidos) El Grupo Especial señala que las Comunidades Europeas han presentado una alegación subsidiaria conforme al párrafo 2 del artículo III del GATT, segunda oración, en el caso de que el Grupo Especial considere que las medidas en litigio no violan el párrafo 2 del artículo III, primera oración, del GATT. El Canadá se ha reservado explícitamente el derecho de volver a esta cuestión en su comunicación de réplica. ¿Podrían el Canadá y los Estados Unidos aclarar sus posiciones sobre esta cuestión?

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

725. Los Estados Unidos, al igual que el Canadá, se proponen abordar este asunto más a fondo en su comunicación de réplica, con inclusión en particular del argumento de China de que la RGI 2 a) presenta una defensa a las infracciones del artículo II por China con respecto a cualesquiera cargas impuestas conforme a las medidas de China que puedan considerarse "derechos de aduana propiamente dichos" en virtud del artículo II.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

726. Como expuso en los párrafos 90 y 91 de su Primera comunicación escrita, el Canadá cree que está claro que las partes de automóviles importadas y nacionales son productos "similares". El Canadá no ha oído nada que sugiera que China no esté de acuerdo con esta conclusión. No es necesario, por lo tanto, examinar un argumento con arreglo a la segunda oración del párrafo 2 del artículo III. Ahora bien, si China trata de impugnar la cuestión de "similitud" conforme a la primera oración del párrafo 2 del artículo III, el Canadá se ha reservado el derecho de alegar subsidiariamente que incluso si las medidas no se aplican a productos "similares" en violación de la primera oración, violan la segunda oración.

150. (Reclamantes) En cuanto a productos importados que se han de comparar con productos nacionales similares en el contexto del artículo III del GATT de 1994,

a) ¿Opinan los reclamantes que los productos importados que deberían compararse con productos nacionales conforme al párrafo 2 del artículo III del GATT son "todas las partes de automóviles importadas" y no "las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos"?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

727. El párrafo 2 del artículo III del GATT exige una comparación entre productos importados y nacionales que son "similares". Las Comunidades Europeas expusieron en su Primera comunicación escrita que las partes de automóviles importadas y nacionales son "productos similares" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT puesto que la única distinción que se hace en las medidas impugnadas lo es sobre la base del origen de las partes de automóviles (Primera comunicación escrita de las CE, párrafos 164 a 167). En consecuencia, todas las partes de automóviles importadas son "similares" a las partes de automóviles nacionales. A juicio de las Comunidades Europeas, los productos importados que deberían compararse a los productos nacionales conforme al párrafo 2 del artículo III del GATT son por lo tanto "todas las partes de automóviles importadas".

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

728. En cuanto al punto a) de la pregunta, sí, los Estados Unidos consideran que la comparación debida es entre "todas las partes de automóviles importadas" y las partes nacionales.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

729. Sí, el Canadá considera que todas las partes de automóviles importadas son el debido elemento de comparación, ya que las medidas impugnadas establecen una distinción en función del origen entre partes de automóviles importadas y nacionales similares. Todas las partes de automóviles importadas están sujetas a las prescripciones administrativas de las medidas, e incluso la

posibilidad de que se imponga una carga a las partes importadas afecta a la relación competitiva entre las partes importadas y el producto nacional "similar", o sea, las partes de automóviles chinas.

b) Sírvanse aclarar los productos importados que son objeto de gravámenes "superiores" a los aplicados a las partes de automóviles nacionales en el sentido de la primera oración del párrafo 2 del artículo III; y

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

730. En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas compararon la tributación interior de partes de automóviles importadas y nacionales y constataron que las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas a las cargas previstas en el artículo 28 del Decreto N° 125, en tanto que no ocurre así en el caso de las partes de automóviles nacionales (véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 57 a 58 y 168 a 170). Así pues, todas las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas a cargas interiores "superiores a l[a]s aplicad[a]s (...) a los productos nacionales similares". Según el artículo 28 del Decreto N° 125, dichas cargas se aplican en la práctica a las partes de automóviles importadas que se montaron y fabricaron en vehículos con una cantidad insuficiente de contenido local.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

731. En cuanto al punto b) de la pregunta, las cargas superiores impuestas a partes importadas en comparación con partes nacionales, prohibidas por el párrafo 2 del artículo III, ocurren siempre que China caracteriza que una parte importada presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

732. De conformidad con el artículo 28 del Decreto N° 125, *todas* las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas a impuestos interiores que no se aplican a las partes de automóviles nacionales similares, como se expone en la Primera comunicación escrita del Canadá. En consecuencia, todas las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas a impuestos superiores a los aplicados a partes de automóviles nacionales, específicamente porque esas partes importadas se montan en vehículos que no reúnen los niveles prescritos de contenido nacional.

c) ¿La posición de los reclamantes sobre esta cuestión es la misma respecto de sus alegaciones conforme al párrafo 4 del artículo III?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

733. En lo que respecta a su alegación conforme al párrafo 4 del artículo III, las Comunidades Europeas consideran igualmente que los productos importados que han de compararse con productos nacionales son "todas las partes de automóviles importadas".

734. En cuanto al segundo aspecto de la cuestión, las Comunidades Europeas mantienen la posición de que todas las partes de automóviles importadas reciben "un trato menos favorable" que el otorgado a las partes de automóviles similares de origen nacional en lo concerniente a la reglamentación interna en el sentido del párrafo 4 del artículo III. Como se expone en la Primera comunicación escrita de las CE, las medidas modifican negativamente las condiciones de competencia de todas las partes de automóviles importadas, ya que todas éstas pueden estar sujetas a las cargas interiores previstas en el artículo 28 del Decreto N° 125 y porque todas ellas están sujetas a

procedimientos administrativos rigurosos (véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 153 a 158).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

735. La comparación es la misma: a saber, conforme al párrafo 4 del artículo III, los Estados Unidos consideran que la comparación debida es entre "todas las partes de automóviles importadas" y las partes nacionales. El alcance de las partes de automóviles objeto de incumplimiento es, no obstante, más amplio en el marco del párrafo 4 del artículo III. Es decir, las medidas de China afectan negativamente a la venta, la compra y el uso de todas las partes importadas, con independencia de que esas partes reciban el trato de vehículos enteros. Lo cual es cierto por dos razones: en primer lugar, cada parte importada que utilice un fabricante le acercará a los umbrales (y, con ello, a las cargas adicionales), con independencia de que en cualquier caso concreto se superen esos umbrales. Así pues, las medidas constituyen un fuerte desincentivo del uso de partes importadas. En segundo lugar, mientras un vehículo fabricado en China contenga una sola parte importada, su fabricante se enfrenta a todas las cargas administrativas inherentes a las medidas de China. La única forma de que los fabricantes eviten esas cargas es que utilicen exclusivamente partes nacionales.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

736. Sí, con respecto a la cuestión de la "similitud". Por lo que se refiere al punto b) de la pregunta, el criterio idóneo por el que debe juzgarse conforme al párrafo 4 del artículo III es si las cargas "modifican negativamente las condiciones de competencia". El mismo criterio se aplica al evaluar las prescripciones administrativas aplicables a los fabricantes de automóviles que usan partes importadas.

151. (Reclamantes) Si el Grupo Especial constatare que la "carga" impugnada es una violación del párrafo 2 del artículo III del GATT, ¿considerarían necesario los reclamantes que el Grupo Especial examinara también sus alegaciones relativas a "la carga" en el marco del párrafo 4 del artículo III del GATT? O, subsidiariamente, si el Grupo Especial constatare que "las medidas impugnadas en su totalidad" son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT, ¿considerarían necesario los reclamantes que el Grupo Especial examinara también "la carga" en el marco del párrafo 2 del artículo III del GATT?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

737. A juicio de las Comunidades Europeas, las medidas chinas en su totalidad son incompatibles con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT. Si el Grupo Especial constata que las cargas interiores a la que pueden estar sujetas las partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 2 del artículo III del GATT, no sería necesario -aunque sí posible- constatar también que este aspecto de la medida, es decir, las cargas interiores, es también incompatible con el párrafo 4 del artículo III del GATT. Ante esta hipótesis, el Grupo Especial tendría no obstante que examinar si los demás aspectos de las medidas, en particular la carga administrativa interior para los fabricantes de automóviles que usan partes importadas, violan el párrafo 4 del artículo III del GATT.

738. Si el Grupo Especial constatare que las medidas impugnadas "en su totalidad", es decir, las cargas interiores y la carga administrativa interior, violan el párrafo 4 del artículo III del GATT, correspondería al Grupo Especial considerar si desea examinar las medidas también en el marco del párrafo 2 del artículo III del GATT.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

739. Los Estados Unidos consideran que las alegaciones más esenciales en la presente diferencia son la infracción del párrafo 4 del artículo III del GATT y/o del Acuerdo sobre las MIC, ya que las medidas de China imponen una prescripción en materia de contenido local que discrimina en contra de todas las partes de automóviles importadas, así como cargas administrativas que desincentivan la utilización de dichas partes, y del párrafo 2 del artículo III, porque China impone una carga interior a determinadas partes importadas que es superior a otras cargas, sin aplicar una carga comparable a las partes nacionales similares. En cuanto a otras alegaciones, los Estados Unidos entienden que las cuestiones de economía procesal han de decidirse a discreción del Grupo Especial, a condición de que se formulen todas las constataciones que resulten necesarias para la resolución de la diferencia.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

740. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 85. Las cargas que serían objeto de análisis conforme al párrafo 2 del artículo III guardan relación con la carga general que imponen las medidas que debería examinarse debidamente conforme al párrafo 4 del artículo III, incluso si se constata una violación del párrafo 2 del artículo III. Dado que la naturaleza real de la violación del trato nacional en el marco de las medidas varía según se consideren las cargas diferenciales, el régimen legislativo global que da lugar a dichas cargas, o las prescripciones administrativas que están relacionadas con las cargas, pero que en definitiva son distintas de ellas, se podrían considerar violaciones independientes conforme tanto al párrafo 2 como al párrafo 4 del artículo III.

152. (Reclamantes) ¿Qué opinión tienen los reclamantes de la relación entre el párrafo 5 y el párrafo 4 del artículo III del GATT? ¿Haría una constatación conforme al párrafo 4 del artículo III innecesaria otra constatación conforme al párrafo 5 del artículo III? O, subsidiariamente, ¿haría una constatación conforme al párrafo 5 del artículo III innecesaria otra constatación conforme al párrafo 4 del artículo III?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

741. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Tabaco* declaró que "los párrafos 4 y 5 del artículo III se refieren a las reglamentaciones interiores, pero el último es la disposición más específica de ambas".¹⁰⁴ Por lo tanto, las Comunidades Europeas consideran que una constatación de incompatibilidad con la disposición general del párrafo 4 del artículo III no haría innecesaria una constatación conforme a la disposición más específica del párrafo 5 del artículo III, puesto que esta última contiene criterios que no figuran en el párrafo 4 del artículo III.

742. Subsidiariamente, una constatación de incompatibilidad con la disposición específica conforme al párrafo 5 del artículo III indicaría necesariamente que las medidas impugnadas también son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III. Toda reglamentación cuantitativa interior que requiera que una proporción determinada de un producto provenga de fuentes nacionales (en el sentido del párrafo 5 del artículo III) es discriminatoria meramente sobre la base del origen de estos productos y, por ello, da a los productos importados un trato menos favorable que el concedido a los productos nacionales similares (en el sentido del párrafo 4 del artículo III).

743. No obstante, habría que examinar todavía otros aspectos de las medidas, en particular la carga administrativa del sistema general de registro, los controles, etc., conforme al párrafo 4 del artículo III.

¹⁰⁴ Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Tabaco*, párrafo 72.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

744. Los párrafos 4 y 5 del artículo III tienen elementos diferentes. En las circunstancias de la presente diferencia, no obstante, los Estados Unidos entienden que una infracción del párrafo 4 del artículo III indicaría también una infracción del párrafo 5 del artículo III, y viceversa. Aparte de este aspecto, los Estados Unidos señalan una vez más su entendimiento de que las cuestiones de economía procesal se suelen dejar a la discreción del Grupo Especial.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

745. Como señaló el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Tabaco*, los párrafos 4 y 5 del artículo III se refieren a las reglamentaciones interiores, pero el último es la disposición más específica de ambas.¹⁰⁵ Una reglamentación cuantitativa interior de la que se constate que es incompatible con la primera oración del párrafo 5 del artículo III también sería incompatible con el párrafo 4. Es decir, una reglamentación que restrinja el uso de insumos extranjeros con objeto de otorgar preferencia a insumos nacionales sería discriminatoria exclusivamente en función del origen e incompatible con el párrafo 4 del artículo III.

746. Ahora bien, aunque los diversos elementos del artículo III están vinculados necesariamente por el principio, que se expresa en el párrafo 1 de ese artículo, de que las medidas interiores no deberían aplicarse de manera que se proteja la producción nacional, los párrafos 4 y 5 del artículo III son expresiones jurídicamente distintas de ese principio. El párrafo 5 del artículo III contiene criterios que son distintos de los que figuran en el párrafo 4 del artículo III, pese a que la misma medida puede ser objeto del mismo examen amplio conforme a ambas disposiciones. No todos los aspectos de una medida que puedan violar el párrafo 4 del artículo III, como las prescripciones administrativas incompatibles de otra forma que discriminan en contra de mercancías importadas, estarían abarcados necesariamente por el párrafo 5 del artículo III. Una constatación formulada exclusivamente conforme al párrafo 5 del artículo III puede dejar sin abordar determinados aspectos de la compatibilidad de una medida con el párrafo 4 de ese artículo. De forma parecida, una constatación formulada exclusivamente conforme al párrafo 4 del artículo III no abordaría necesariamente criterios del párrafo 5 del artículo III que están ausentes en aquél.

153. (Canadá y Estados Unidos) Sobre la base de la declaración del Órgano de Apelación en CE - Banano III (párrafos 202 a 204) según la cual el acuerdo más específico por lo que respecta a la alegación presentada al Grupo Especial debe examinarse en primer lugar, las Comunidades Europeas han presentado sus argumentos jurídicos conforme al artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y luego sus argumentos conforme al artículo III del GATT de 1994. ¿Qué posición mantienen el Canadá y los Estados Unidos en relación con el enfoque de las Comunidades Europeas?

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

747. Los Estados Unidos consideran que el párrafo 4 del artículo III y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC guardan una relación estrecha y, en las presentes circunstancias, consideran que el orden del análisis queda al arbitrio del Grupo Especial.

¹⁰⁵ Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Tabaco*, DS44/R - IBDD 41S/140, adoptado el 4 de octubre de 1994, párrafo 72.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

748. El Canadá no se opone al enfoque de las Comunidades Europeas. Señalamos que las medidas impugnadas no sólo revisten el carácter de medidas de inversión, sino que son asimismo medidas que afectan al comercio de mercancías. Esto, sumado al hecho de que una MIC viene definida en parte por remisión al artículo III, hizo que el Canadá adoptara el enfoque seguido en el asunto *India - Automóviles* y se ocupara en primer lugar del artículo III.

E. PROTOCOLO DE ADHESIÓN DE CHINA

154. (Todas las partes) ¿Podrían confirmar las partes que los compromisos que figuran en el Protocolo de Adhesión de China, con inclusión de los compromisos específicos mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, vinculan jurídicamente a China y son ejecutorios en actuaciones de solución de diferencias de la OMC?

Respuesta de China

749. China abordó esta cuestión en los párrafos 187 a 189 de su Primera comunicación escrita. En síntesis, China considera que las disposiciones específicas de un informe de un grupo de trabajo que se incorporen por remisión a un protocolo de adhesión, y de éste al Acuerdo sobre la OMC, son similares a la Lista de concesiones de un Miembro desde el punto de vista de sus derechos y obligaciones, y a efectos de interpretación conforme a la *Convención de Viena*. Como señaló en el párrafo 189 de su Primera comunicación escrita, China considera que es procedente que los grupos especiales de solución de diferencias tengan en cuenta el contexto de un compromiso contraído en un informe de un grupo de trabajo y pongan especial cuidado al interpretar dichos compromisos.

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

750. Las Comunidades Europeas confirman que los compromisos que figuran en el Protocolo de Adhesión de China, con inclusión de los compromisos específicos mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, vinculan jurídicamente a China y son ejecutorios en actuaciones de solución de diferencias de la OMC.

751. El carácter jurídicamente vinculante de dichos compromisos se desprende del párrafo 1.2 del Protocolo de Adhesión, que dispone que "[e]l presente Protocolo, que comprenderá los compromisos mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, formará parte integrante del Acuerdo sobre la OMC". Al formar parte integrante del Acuerdo sobre la OMC, que es uno de los "acuerdos abarcados" enumerados en el Apéndice 1 del ESD, los compromisos antes mencionados son también ejecutorios en actuaciones de solución de diferencias de la OMC.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

752. Como se expone en su Primera comunicación, los Estados Unidos creen que los compromisos del párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo vinculan jurídicamente a China.

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

753. El Canadá confirma que los compromisos que figuran en el *Protocolo de Adhesión* de China, comprendidos los mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, vinculan jurídicamente a China y son ejecutorios en actuaciones de solución de diferencias de la OMC, como se expone en los párrafos 75 a 77 de la Primera comunicación escrita del Canadá.

F. ACUERDO SMC

155. (Canadá) ¿Tendría el Canadá la bondad de confirmar que no mantiene ninguna alegación conforme al Acuerdo SMC?

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

754. El Canadá confirma que no mantiene ninguna alegación conforme al *Acuerdo SMC*.

156. (Estados Unidos) ¿Podrían aclarar los Estados Unidos si sus alegaciones conforme al Acuerdo SMC son subsidiarias a las que mantienen en virtud de los artículos II y III del GATT así como a las que llevan adelante conforme al Acuerdo sobre las MIC?

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

755. Las alegaciones estadounidenses conforme al Acuerdo SMC no se afirman subsidiariamente, es decir, no dependen de que las cargas de China sean o no impuestos interiores o "derechos de aduana propiamente dichos". Ahora bien, como se ha señalado *supra*, las cuestiones de economía procesal suelen dejarse a la discreción del Grupo Especial, a condición de que las constataciones resuelvan las cuestiones en litigio.

157. (Reclamantes) En cuanto a los "ingresos" que "no se recauden" conforme al párrafo 1) a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, ¿podrían los reclamantes aclarar lo siguiente?

a) ¿Cuál es la base fáctica específica de su argumento de que el tipo supletorio de derechos y cargas de importación que se aplicaría a las partes y componentes importados sería el 25 por ciento, y que el tipo inferior del 10 por ciento se otorgaría únicamente previa demostración de que se cumplieran las prescripciones de contenido local?;

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

756. Las Comunidades Europeas no han argumentado que el 25 por ciento sería "el tipo supletorio" de las cargas aplicadas a partes de automóviles importadas y que el tipo del 10 por ciento "se otorgaría únicamente previa demostración de que se cumplieran las prescripciones de contenido local".

757. En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas expusieron, a raíz del Informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, que para poder determinar si "se condon[a]n o no se recaud[a]n ingresos públicos que en otro caso se percibirían" es necesario comparar los ingresos que se percibirían en virtud de la medida impugnada y los ingresos que se habrían recaudado en otro caso teniendo en cuenta un punto de referencia normativo que rija la comparación.¹⁰⁶

758. Con arreglo a las medidas chinas impugnadas, las partes de automóviles importadas que cumplen las prescripciones en materia de contenido local del artículo 21 del Decreto N° 125 se gravan en general a un tipo del 10 por ciento. Este tipo no depende de ninguna "demostración", como parece indicar la pregunta del Grupo Especial, sino que se otorga a partes importadas "que no deben caracterizarse como vehículos completos" (véase el artículo 28 del Decreto N° 125). Para poder determinar los ingresos "que en otro caso se percibirían", las Comunidades Europeas recurrieron al

¹⁰⁶ Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 285 a 288.

punto de referencia normativo que constituye el trato chino de partes de automóviles importadas que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local del artículo 21 del Decreto N° 125 y que se gravan a un tipo habitual del 25 por ciento. Este tipo no es un "tipo supletorio", tal como da a entender la pregunta del Grupo Especial, sino que se otorga a las partes importadas "que el Centro ha verificado como vehículos considerados enteros" y que se gravan "con arreglo al tipo del derecho correspondiente a los vehículos enteros" (véase el artículo 28 del Decreto). Como este tipo del 25 por ciento está previsto explícitamente en las medidas chinas para determinadas partes de automóviles importadas, no se trata, según se dice textualmente en el asunto *Estados Unidos - EVE*, de "una facultad en abstracto" sino de un "punto de referencia normativo, definido". Al gravar las partes de automóviles importadas que cumplen las prescripciones de contenido local "solamente" con un tipo del 10 por ciento, China, en palabras del asunto *Estados Unidos - EVE*, ha "renunciado a la facultad de percibir ingresos que 'en otro caso' podría haber percibido".¹⁰⁷

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

759. El concepto de "punto de referencia normativo" que describe el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE* (párrafo 5 del artículo 21 - CE) no exige una remisión a un tipo supletorio, como se da a entender en la pregunta *supra*, al determinar si se han dejado de recaudar ingresos. El Órgano de Apelación afirmó que el párrafo 1 a) 1 ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC no obliga a los grupos especiales a identificar una norma tributaria "general" y "excepciones" de esa norma "general". Antes bien, los grupos especiales deben comparar el trato fiscal nacional de "ingresos legítimamente comparables" para determinar si la medida impugnada conlleva la condonación de ingresos "que en otro caso se percibirían". El Órgano de Apelación estimó asimismo que la comparación debía efectuarse con respecto a contribuyentes que se encontraban en "situaciones comparables".

760. En la presente diferencia, contribuyentes que se encuentran en situaciones comparables pagan distintas sumas de dinero al Gobierno chino, dependiendo de que obtengan o no una cantidad suficiente de mercancías localmente. Es decir, los fabricantes de automóviles que utilizan partes importadas en cantidades que excedan de determinados umbrales al montar vehículos completos pagan una combinación de derechos de importación y cargas interiores al Gobierno chino igual al 25 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo. Específicamente, dichos fabricantes de automóviles pagan derechos de importación iguales al 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo y cargas interiores iguales al 15 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo. En cambio, los fabricantes de automóviles que utilizan cantidades suficientes de partes nacionales al montar vehículos completos pagan derechos de importación iguales al 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo y no pagan cargas interiores. En consecuencia, los fabricantes de automóviles que utilizan partes importadas en cantidades que superan determinados umbrales al montar vehículos completos pagan cargas interiores a las que el Gobierno chino renuncia enteramente en el caso de los fabricantes de automóviles que utilizan cantidades suficientes de partes nacionales al montar vehículos completos.

761. Según China, las medidas en litigio únicamente imponen obligaciones de pago consistentes en derechos de importación, no en cargas interiores. Sin embargo, incluso si todos los pagos adeudados al Gobierno chino se clasifican como derechos de importación, sigue estando claro que el Gobierno chino renuncia a ingresos. Específicamente, los fabricantes de automóviles que utilizan partes importadas en cantidades que superan determinados umbrales al montar vehículos completos pagan

¹⁰⁷ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.

derechos del 25 por ciento sobre todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo, mientras que el Gobierno chino renuncia a ingresos al exigir únicamente el pago de derechos de importación del 10 por ciento sobre todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo en el caso de los fabricantes de automóviles que utilizan cantidades suficientes de partes nacionales al montar vehículos completos. La cantidad de ingresos que no se ha recaudado es igual a la diferencia entre los derechos de importación al 25 por ciento y los derechos de importación al 10 por ciento.

762. Desde un punto de vista práctico, existen situaciones en las que puede tener sentido hablar en términos de un "tipo supletorio" y existen otras en las que no lo tendrá. El concepto de tipo supletorio da a entender que es el tipo que se aplica normalmente o que se aplica en la mayoría de las situaciones. En el caso de medidas como las que se examinan en la presente diferencia, es probable que el tipo aplicado normalmente varíe a medida que las prácticas comerciales vayan variando en respuesta a esas medidas, de manera que no tiene sentido hablar en términos de un tipo supletorio. Por ejemplo, cuando medidas como las que están en litigio en la presente diferencia se aplican por primera vez, es probable que el tipo aplicado normalmente sea el tipo de pago más elevado -en el caso de las medidas de China, este tipo supletorio sería la combinación de los derechos de importación y las cargas interiores pagaderos al Gobierno chino por una suma igual al 25 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo-. El motivo de esta situación es evidente. El propósito de medidas como las que examinan en la presente diferencia es modificar la forma en que la actividad comercial se desarrolla normalmente y crear un incentivo para que los fabricantes comiencen a obtener más partes localmente en lugar de importarlas. Con el paso del tiempo, si no se retiran las medidas, los fabricantes modificarán sus prácticas comerciales y obtendrán más partes localmente para poder evitar el tipo de pago más elevado y seguir siendo competitivos. A medida que se vaya produciendo este cambio en las prácticas comerciales, también cambiará el tipo normalmente aplicado conforme a las medidas. Los fabricantes pagarán normalmente el tipo de pago más bajo porque han respondido al incentivo de obtener más partes localmente -en el caso de las medidas de China, este nuevo tipo supletorio sería el pago de derechos de importación al Gobierno chino por una cantidad igual al 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo, sin cargas interiores-.

b) ¿Es pertinente al análisis por el Grupo Especial de la cuestión del "punto de referencia normativo" en el contexto de las alegaciones conforme al Acuerdo SMC que el tipo de afianzamiento sobre partes y componentes importados sea, según los argumentos orales de las partes, del 10 por ciento?;

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

763. No, la cuestión del tipo de afianzamiento no es pertinente al "punto de referencia normativo" que indica si no se recaudan ingresos en el sentido del párrafo 1 a) 1 ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Como se expone en respuesta al punto anterior de la pregunta, el punto de referencia normativo previsto por las medidas chinas es el trato de las partes de automóviles importadas que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local del artículo 21 del Decreto N° 125. En virtud del artículo 28 del Decreto N° 125, dichas partes, después de su fabricación, tributan "con arreglo al tipo del derecho correspondiente a los vehículos enteros" (o sea, el 25 por ciento) si se ha verificado que son "vehículos considerados completos". El tipo de afianzamiento no tiene ninguna influencia en este punto de referencia normativo.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

764. El tipo de afianzamiento del 10 por ciento impuesto a las partes importadas no es pertinente, con independencia de que el trato fiscal nacional en cuestión se considere o no una combinación de derechos de importación y cargas interiores (en opinión de los reclamantes) o solamente derechos de importación (a juicio de China). Como se ha explicado *supra*, el Órgano de Apelación ha afirmado que el párrafo 1 a) 1 ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC no obliga a los grupos especiales a identificar una norma tributaria "general" y "excepciones" de esa norma "general", sino que les permite comparar el trato fiscal nacional de "ingresos legítimamente comparables", en relación con contribuyentes en "situaciones comparables" para determinar si la medida impugnada conlleva la condonación de ingresos "que en otro caso se percibirían". Dicho de otro modo, no es necesario identificar un tipo supletorio, que según da a entender la pregunta podría ser el tipo de afianzamiento.

765. Además, a juicio de los reclamantes, los derechos de importación impuestos conforme a las medidas de China totalizan el 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo, prescindiendo del contenido local que utilice un fabricante de automóviles al montar un vehículo completo en China. Como se ha explicado *supra*, los fabricantes de automóviles que utilizan partes importadas en cantidades que superan determinados umbrales al montar vehículos completos pagan derechos de importación iguales al 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo, y además cargas interiores iguales al 15 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo. Los fabricantes de automóviles que utilizan cantidades suficientes de partes nacionales al montar vehículos completos igualmente pagan derechos de importación iguales al 10 por ciento del valor de todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo; la diferencia radica en que no pagan cargas interiores de ningún tipo.

c) ¿Cuál es el criterio jurídico que se ha de aplicar para determinar el punto de referencia normativo en una alegación de subvención en la que la presunta contribución financiera consiste en ingresos que no se han recaudado en el sentido del párrafo 1 a) 1 ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC?; y

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

766. En *Estados Unidos - EVE*, el Órgano de Apelación interpretó el inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC* de la siguiente forma:

En nuestra opinión la "condonación" de los ingresos "que en otro caso se percibirían" implica que el gobierno ha recaudado menos ingresos de los que habría recaudado en una situación distinta, vale decir "en otro caso". Además, las palabras "se condonen" sugieren que el gobierno ha renunciado a la facultad de percibir ingresos que "en otro caso" podría haber percibido. Esto no puede, sin embargo, ser una facultad en abstracto porque los gobiernos pueden en teoría gravar *todos* los ingresos. Por lo tanto, debe haber algún punto de referencia normativo, definido, que permita hacer una comparación entre los ingresos realmente percibidos y los ingresos que "en otro caso" se habrían percibido. Por lo tanto, coincidimos con el Grupo Especial en que el término "en otro caso se percibirían" implica cierto tipo de comparación entre los ingresos que se perciben en virtud de la medida impugnada y los ingresos que se percibirían en alguna otra situación. También coincidimos con el Grupo Especial en

que la base de la comparación deben ser las normas fiscales aplicadas por el Miembro en cuestión.¹⁰⁸

767. Sobre la base de este criterio, las Comunidades Europeas consideran que los ingresos realmente recaudados tienen que compararse, no con "una facultad en abstracto", sino con "un punto de referencia normativo, definido" ya existente en el ordenamiento jurídico del Miembro en cuestión.

768. En el presente caso, el trato otorgado por China a las partes de automóviles importadas que no cumplen las prescripciones de contenido local del artículo 21 del Decreto N° 125 constituye dicho punto de referencia. No es "una facultad en abstracto", sino una norma "definida" existente ya en el ordenamiento jurídico chino.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

769. Tengan la bondad de ver la respuesta al punto a) de la pregunta *supra*.

d) En las declaraciones orales de ustedes, formuladas en el contexto de otras alegaciones, han caracterizado que las medidas en cuestión conllevan la "carga" suplementaria del 15 por ciento sobre partes de automóviles importadas únicamente si dichas partes reciben el trato de vehículos completos. Por ejemplo, los Estados Unidos adujeron que:

"la carga suplementaria sólo se aplica si los automóviles de producción nacional incluyen una cantidad ... de partes de automóviles importadas que excede de umbrales especificados" (declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 3, las comillas son del Grupo Especial); y las medidas ... prescriben que una cantidad o proporción especificada de un automóvil sea suministrado por fuentes nacionales o, de lo contrario, se liquidará una sanción consistente en una carga suplementaria" (declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 18, las comillas son del Grupo Especial).

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS340)

770. Pregunta 158 (las Comunidades Europeas entienden que la pregunta que comienza en el punto d) de la pregunta 157 se les formula en la pregunta 158).

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

771. Tengan la bondad de ver la respuesta al punto a) de la pregunta *supra*.

158. (Comunidades Europeas) Las Comunidades Europeas adujeron que:

"Únicamente las [partes importadas] que se utilicen en vehículos completos que NO alcancen el contenido nacional necesario estarán sujetas al derecho más elevado sobre vehículos completos" (declaración oral de las CE, párrafo 55, las cursivas son del Grupo Especial); y "... [China] ... verificará si las [partes] se utilizan o no en un vehículo completo y si el vehículo completo contiene o no suficiente contenido local antes de decidir si aplica o no una carga adicional a los productos después de que ya hayan sido fabricados en China" (declaración oral de las CE, párrafo 57, las cursivas son del Grupo Especial).

¹⁰⁸ *Ibid.*

¿Cómo pueden compaginarse esos argumentos con su posición de que el tipo del 25 por ciento es el "punto de referencia normativo" o tipo supletorio que se aplicaría a todas las partes de automóviles importadas si no se demuestra que se cumplen las prescripciones en materia de contenido local?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

Pregunta 158 (las Comunidades Europeas entienden que la pregunta que comienza en el punto d) de la pregunta 157 se les formula en la pregunta 158).

772. A juicio de las Comunidades Europeas, no existe contradicción entre estas citas de su declaración oral y su posición de que China renuncia a ingresos "que en otro caso se percibirían" cuando grava las partes de automóviles importadas que cumplen las prescripciones en materia de contenido local con un tipo de (sólo) el 10 por ciento y al mismo tiempo grava las partes de automóviles importadas que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local con un tipo del 25 por ciento.

773. Como se expone en respuesta a los puntos de la pregunta anterior, las Comunidades Europeas no han argumentado que el tipo del 25 por ciento sea un "tipo supletorio" que se aplique a "todas las partes de automóviles importadas si no se demuestra que se cumplen las prescripciones en materia de contenido local" y no consideran que ello sea parte del criterio jurídico pertinente para determinar el "punto de referencia normativo" conforme al inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

159. (China) En cuanto a "ingresos que no se recauden" conforme al inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, tendría China la bondad de:

a) Aclarar la base fáctica específica de su argumento de que el tipo del 10 por ciento y el tipo del 25 por ciento de derechos de importación y cargas tienen alcances de aplicación y funcionamiento distintos e independientes, de forma que el 25 por ciento no es el tipo supletorio, como alegan las partes reclamantes; e

b) Indicar cuál sería a su juicio el punto de referencia normativo apropiado.

Respuesta de China

774. El Órgano de Apelación ha declarado que "el término 'en otro caso se percibirían' implica cierto tipo de comparación entre los ingresos que se perciben en virtud de la medida impugnada y los ingresos que se percibirían en alguna otra situación".¹⁰⁹ La "base de la comparación deben ser las normas fiscales aplicadas por el Miembro en cuestión. ... Por lo tanto, los ingresos que 'en otro caso se percibirían' dependen de las normas fiscales que cada Miembro haya establecido libremente".¹¹⁰ El Órgano de Apelación ha observado asimismo que "la comparación en virtud del párrafo 1 a) 1 ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* debe hacerse necesariamente entre las normas fiscales contenidas en la medida impugnada y otras normas fiscales del Miembro en cuestión".¹¹¹ Al hacer estas

¹⁰⁹ *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 89.

comparaciones, "[e]videntemente, los grupos especiales ... deben asegurarse de que identifican y examinan situaciones fiscales que sea adecuado comparar".¹¹²

775. El Decreto N° 125 atañe a la obligación de los fabricantes de automóviles de pagar los tipos de derechos aplicables a vehículos automóviles cuando importan partes y componentes de vehículos automóviles que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil conforme a la RGI 2 a). Esos son los "ingresos que se perciben en virtud de la medida impugnada". Cuando los fabricantes de automóviles importan partes y componentes de automóviles que *no* poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, China clasifica estas importaciones en las partidas correspondientes a *partes*, igualmente de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado. No se trata de las mismas "situaciones fiscales" a efectos de hacer una comparación adecuada. La aplicación de la RGI 2 a) a partes importadas (tanto si se trata de una sola expedición como de múltiples expediciones de partes) conduce a una clasificación diferente si las partes poseen las características esenciales del artículo completo o no las poseen.

776. Así pues, no es cierto que, como se da por supuesto necesariamente en el argumento de los Estados Unidos y las CE, el tipo fiscal de referencia sea el tipo de derecho que se aplica a los vehículos automóviles. El tipo fiscal de referencia depende de lo que se importe -partes que poseen las características esenciales del artículo completo, o partes que no las poseen-. China, por lo tanto, no "renuncia a ingresos" cuando impone los tipos de derechos aplicables a partes a las importaciones que no poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Como China ya ha explicado, se trata de "el alcance y efecto independientes de las distintas disposiciones arancelarias de China para partes y componentes de automóviles".¹¹³

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 159

777. En su respuesta a la pregunta 159, China no discute la formulación básica establecida por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* de que el término "en otro caso se percibirían" en el contexto del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (Acuerdo SMC) "implica cierto tipo de comparación entre los ingresos que se perciben en virtud de la medida impugnada y los ingresos que se percibirían en alguna otra situación". Igualmente, no parece que China discuta directamente la posición estadounidense expuesta en respuesta a la pregunta 157, en la medida en que los Estados Unidos argumentan que 1) un gobierno renuncia a ingresos cuando impone una carga interior del 10 por ciento a una parte importada si se utiliza en el montaje de un vehículo con contenido local insuficiente pero no impone una carga interior a esa misma parte importada si se utiliza en el montaje de un vehículo con contenido local suficiente o, subsidiariamente, que 2) un gobierno renuncia a ingresos cuando impone derechos del 25 por ciento a una parte importada si se utiliza en el montaje de un vehículo con contenido local insuficiente pero impone únicamente derechos del 10 por ciento a esa misma parte importada si se utiliza en el montaje de un vehículo con contenido local suficiente. En cambio, China aduce que ninguna de esas hipótesis refleja con exactitud cómo funcionan las medidas en litigio en la presente diferencia. Según China, las medidas examinadas son medidas en frontera que solamente aplican los tipos de derechos consignados en la Lista de concesiones de China. Dicho de otro modo, China insiste en que sus medidas clasifican debidamente las partes importadas como vehículos automóviles (y aplican derechos del 25 por ciento) si se montan en un vehículo con insuficiente contenido local en el plazo de un año, y en que sus medidas clasifican debidamente las partes importadas como partes (y aplican derechos del 10 por ciento) si se montan en un vehículo con suficiente contenido local.

¹¹² *Ibid.*, párrafo 90.

¹¹³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 177.

778. Los Estados Unidos, naturalmente, discrepan de la opinión de China de que las medidas en litigio son medidas en frontera que aplican debidamente su Lista de concesiones. Pero los Estados Unidos estarían de acuerdo en líneas generales en que en el caso de auténticas medidas en frontera que apliquen debidamente la Lista de un Miembro es muy posible que no "se condonen ingresos" en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

779. Pero como las medidas de China son medidas interiores o medidas en frontera que clasifican indebidamente partes como vehículos automóviles a efectos arancelarios, el Gobierno chino condona ingresos, o no los recauda, en virtud de las medidas en litigio, como los Estados Unidos describen *supra* y explican más extensamente en respuesta a la pregunta 157 a).

G. APARTADO D) DEL ARTÍCULO XX DEL GATT

160. (China) China sostiene en el párrafo 211 de su Primera comunicación escrita que el ejemplo del [] "ilustra a la vez la importancia de los intereses que fomentan las medidas impugnadas y la contribución que esas medidas hacen a la realización de esos intereses". China sostiene asimismo en el párrafo 21 de su Primera comunicación escrita que el ejemplo que ofrece el [] "no es un incidente aislado". ¿Podría China presentar al Grupo Especial otros ejemplos específicos?

Respuesta de China

780. En el cuadro siguiente se presentan varios ejemplos más de vehículos automóviles que se montan en China a partir de partes y componentes importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, y que se importan en China en expediciones múltiples:

| Conjunto | [] | [] | [] | [] |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|
| Carrocería | X | X | X | X |
| Motor | X | X | X | X |
| Transmisión | X | X | X | X |
| Eje propulsor | X | X | X | X |
| Eje sin tracción | | X | X | |
| Bastidor | X | | X | X |
| Sistema de dirección | X | X | | X |
| Sistema de frenos | X | X | | |

781. El ejemplo del [] reviste particular interés, ya que pone de relieve la naturaleza de la cuestión de clasificación arancelaria que China trató de resolver con el Decreto N° 125. En 2003, [] produjo el [] casi íntegramente a base de juegos completamente desmontados (CKD) importados. No obstante, a partir de 2004, la importación por [] de juegos de piezas CKD para el [] disminuyó radicalmente, al tiempo que sus importaciones de partes de automóviles registraron un aumento importante. Ya en 2005, [] produjo 38.600 [], e importó solamente 24 juegos de piezas CKD ese año. Según se ha verificado conforme a las disposiciones del Decreto N° 125, [] sigue importando siete de los ocho conjuntos principales para la producción del []. Así pues, [] ha pasado de importar juegos de piezas CKD -clasificados como vehículos automóviles en virtud de la RGI 2 a)- a importar partes y componentes que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Esencialmente, no ha cambiado nada salvo en la forma en que estructura sus importaciones.

161. (China) ¿Tendría China la bondad de aclarar si la presunta elusión aduanera también está relacionada con la importación de juegos de piezas CKD/SKD? De ser así, ¿podría China compaginar su respuesta con la declaración en el párrafo 39 de su Primera comunicación escrita de que "grandes fabricantes de automóviles han importado juegos de piezas CKD/SKD en China y han declarado estas importaciones como vehículos completos, tanto antes como después de que las medidas impugnadas entrasen en vigor" (las cursivas son del Grupo Especial).

Respuesta de China

782. Como ha explicado China, no existe una cuestión de clasificación arancelaria en relación con los juegos de piezas CKD/SKD, pues China clasifica dichos juegos como vehículos automóviles de conformidad con la RGI 2 a). El argumento de China en el párrafo 39 de su Primera comunicación escrita era simplemente que esta clasificación de juegos de piezas CKD/SKD nunca ha sido impugnada por los importadores de juegos de piezas CKD/SKD en China.

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 161

783. Los Estados Unidos discrepan de la declaración de China en respuesta a esta pregunta de que la clasificación de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles por China "nunca ha sido impugnada por los importadores". Como ya han explicado los Estados Unidos en respuesta a la pregunta 2, desde 1992 hasta que China empezó a aplicar las medidas en litigio, China no solía aplicar los tipos arancelarios de vehículos automóviles a los juegos de piezas CKD y SKD. Entonces, cada fabricante de automóviles y las autoridades chinas negociaban el tipo aplicable a juegos de piezas CKD y SKD (y partes). En esas negociaciones, los factores fundamentales eran el volumen de la inversión del fabricante de automóviles en China y el grado en que éste utilizaba contenido local para montar sus vehículos, tanto en el momento de la negociación como en sus planes futuros. Normalmente, un fabricante de automóviles que tuviera un volumen de inversión más importante y un porcentaje mayor de contenido local podía negociar un tipo arancelario más bajo que el de un fabricante de automóviles cuyo volumen de inversión y porcentaje de contenido local fueran inferiores. Especialmente en el caso de los fabricantes de automóviles a los que las autoridades chinas consideraban comprometidos con China en función de esos factores, los tipos arancelarios negociados para juegos de piezas CKD y SKD (y partes) eran considerablemente inferiores a los correspondientes a vehículos automóviles. Ahora bien, si se trataba de un fabricante de automóviles cuyo compromiso con China era considerado insuficiente por las autoridades chinas, como puede haber sido el caso de un fabricante¹¹⁴, es muy posible que las autoridades chinas insistieran en aplicar los tipos arancelarios más altos.

162. (China) Refiriéndose al efecto de la medida en el comercio, China menciona en el párrafo 213 una observación de que varios de los mayores fabricantes de automóviles y proveedores de partes de automóviles del mundo han señalado que las medidas impugnadas no ha tenido repercusiones en el comercio y la inversión, que se presenta en la Prueba documental 33 presentada por China (Fan Yan, *Big car parts makers unfazed by China tax row* ("La discusión sobre los impuestos de China no inmuta a los grandes fabricantes de partes de automóviles")). Sírvanse formular observaciones sobre la observación en esa misma fuente de que la norma podría bloquear a los pequeños proveedores europeos de partes de automóviles y perjudicar a los fabricantes de marcas de lujo como BMW o Mercedes-Benz de DaimlerChrysler AG.

¹¹⁴ Véase Primera comunicación escrita de China, páginas 15-16.

Respuesta de China

784. A China no le consta que exista fundamento alguno para la afirmación de que las medidas impugnadas podrían afectar a los pequeños proveedores europeos de partes de automóviles. En cuanto a los fabricantes de marcas de lujo como BMW y Mercedes-Benz, el artículo explica la razón por la que podrían resultar relativamente más afectados por las medidas impugnadas. Citando a un analista de valores bursátiles, el artículo explica que dichas empresas importan partes y componentes que "llegan a constituir hasta un 90 por ciento de los vehículos montados localmente".¹¹⁵ En la medida en que dichas empresas importan estos volúmenes de partes y componentes en expediciones múltiples y los montan en modelos de vehículos específicos, el efecto del Decreto N° 125 es que estas empresas tienen que pagar ahora los tipos de derechos aplicables a vehículos automóviles. He ahí precisamente la cuestión de clasificación arancelaria que las medidas impugnadas tratan de resolver, garantizando para ello que el fondo de las transacciones de importación de los fabricantes de automóviles prevalezca sobre su forma.

H. APARTADO B) DEL PÁRRAFO 1 DEL ARTÍCULO XXIII DEL GATT

163. (Canadá) En el párrafo 159 de su Primera comunicación escrita, el Canadá pide al Grupo Especial que constate que las medidas en litigio anulan o menoscaban ventajas, tal como se entiende conforme al párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT, resultantes para el Canadá respecto de los juegos de piezas CKD y SKD. ¿Tendría el Canadá la bondad de confirmar que su alegación conforme al párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT se limita a los juegos de piezas CKD y SKD?

Respuesta del Canadá (WT/DS342)

785. El Canadá confirma que dicha alegación se limita a los juegos de piezas CKD y SKD.

I. OTRAS ALEGACIONES

164. (Estados Unidos) En su solicitud de establecimiento del Grupo Especial, los Estados Unidos comunicaron que las medidas en litigio eran incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC en combinación con el párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa, entre otras disposiciones. ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de confirmar que no llevan adelante una alegación adicional conforme al artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC en combinación con el párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa?

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

786. Sírvanse ver la respuesta siguiente a la pregunta 165.

165. (Estados Unidos) En su solicitud de establecimiento del Grupo Especial, los Estados Unidos comunicaron que las medidas en litigio eran incompatibles con el párrafo 1 del artículo XI del GATT, entre otras disposiciones. ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de confirmar que no llevan adelante una alegación conforme al párrafo 1 del artículo XI del GATT?

¹¹⁵ China - Prueba documental 33.

Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)

787. Los Estados Unidos incluyeron alegaciones conforme al artículo XI del GATT de 1994 y el párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC en el caso de que China tratara de respaldar su argumento de que sus cargas eran "derechos de aduana propiamente dichos" alegando para ello que las medidas de China efectivamente prohíben la importación de partes de automóviles hasta después de que las partes sean utilizadas en la fabricación de un vehículo completo. En ese caso, las medidas de China resultarían de hecho en infracciones de las disposiciones antes mencionadas. Dado que China no mantiene un argumento de esa índole, y a condición de que China no lleve adelante en el futuro un argumento de esa índole, los Estados Unidos de igual modo no llevan adelante sus alegaciones conforme a esas dos disposiciones.

788. Cabe señalar, no obstante, que la existencia de una obligación emanada del artículo XI supone que China tiene que aceptar necesariamente que las partes de automóviles en litigio en la presente diferencia son de hecho "importadas" cuando dichas partes se presentan en la frontera. De no ser así, como se ha señalado, si las medidas de China prohíben la importación de partes de automóviles hasta después de que dichas partes se monten en vehículos completos, las medidas de China darían por resultado una infracción del artículo XI del GATT de 1994.

166. (Comunidades Europeas) En su solicitud de establecimiento del Grupo Especial, las Comunidades Europeas comunicaron que, con la adopción de las medidas en litigio, China ha anulado o menoscabado las ventajas resultantes para las Comunidades Europeas de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT, en combinación con el Protocolo de Adhesión de China y en particular el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. ¿Tendrían las Comunidades Europeas la bondad de confirmar que no llevan adelante una alegación conforme al párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT?

Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

789. Las Comunidades Europeas confirman que no llevan adelante alegaciones conforme al párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT.