

## ANEXO A-2

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

#### A. MEDIDAS EN LITIGIO

**167. (China)** Como continuación de la respuesta de China a la pregunta 5 del Grupo Especial,

a) China declara en el segundo párrafo de su respuesta que "[l]a 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)". (las cursivas son del Grupo Especial) Sírvanse aclarar si, incluso en el caso de que la determinación del fabricante basada en la autoevaluación sea positiva, es decir, que las partes de automóviles importadas deban caracterizarse como vehículos completos, esa determinación sigue estando sujeta a examen por el Centro de Verificación conforme al artículo 7 del Decreto 127;

#### Respuesta de China

1. China confirma que incluso si la autoevaluación del fabricante es positiva, la conclusión sigue estando sujeta a examen. Ello obedece a que la interpretación por el fabricante de si debe caracterizarse que las partes importadas en ese modelo de vehículo poseen las características esenciales de un vehículo automóvil puede ser distinta de la que prevé el Decreto N° 125. Es posible que el resultado de la verificación demuestre que el modelo de vehículo no cumple uno o más de los umbrales enunciados en el Decreto N° 125, aunque la autoevaluación haya indicado un resultado positivo. Esto ha ocurrido en varios casos.

#### Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 167 a)

2. La respuesta de China va en contra del texto claro del artículo 7 del Decreto N° 125 y los párrafos 2) y 3) del artículo 6 del Aviso N° 4. El párrafo 2) del artículo 7 del Decreto N° 125 dispone con claridad

"Si de la autoevaluación resulta que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante pedirá a la Administración General de Aduanas que lleve a cabo una revisión." (sin subrayar en el original).

3. El párrafo 3) del artículo 7 dispone asimismo

"Cuando un fabricante de automóviles solicite a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma que se le incluya en la lista del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores* y solicite al Ministerio de Comercio una licencia de importación automática, deberá presentar los resultados de una evaluación hecha por él mismo de los respectivos modelos de vehículos. Si las partes de automóviles importadas no están caracterizadas como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar también el dictamen resultante de la revisión por la Administración General de Aduanas." (sin subrayar en el original).

4. Los párrafos 2 y 3 del artículo 6 del Aviso N° 4 establecen igualmente una clara distinción entre las obligaciones del fabricante con arreglo a los resultados de autoevaluación.

5. Dichas disposiciones no tendrían sentido si el examen, o revisión, fuera necesario en todos los casos. La respuesta de China demuestra la manera arbitraria en que describe ante el Grupo Especial el contenido de las medidas impugnadas.

**b) En el último párrafo de su respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial, China declara que "[e]l 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". (las cursivas son del Grupo Especial) Sírvanse aclarar si el "*proceso de verificación*" al que se alude en dicho párrafo es un proceso de examen por el Centro de Verificación conforme al artículo 7 del Decreto N° 125 o una verificación efectuada por el Centro después de la importación de las partes de automóviles en virtud del artículo 17 del Decreto N° 125.**

#### **Respuesta de China**

6. Para poder responder a esta pregunta, China tiene que hacer hincapié en que el proceso de examen, o revisión, y verificación se efectúa en función del *modelo de vehículo*. El artículo 19 del Decreto N° 125 dispone que los fabricantes podrán solicitar la verificación después de que se haya montado el primer lote de vehículos completos. El primer lote puede constar de un vehículo o una pequeña cantidad de vehículos, cuyo número el fabricante puede elegir discrecionalmente. La verificación determinará, en función de cada modelo, si las partes de automóviles importadas en ese modelo de vehículo, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo completo.

7. La determinación resultante de la verificación se aplicará a todas las importaciones posteriores de partes de automóviles para el mismo modelo de vehículo hasta que el fabricante pueda demostrar, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 20 del Decreto N° 125, que las partes y componentes importados en ese modelo de vehículo ya no poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. No se efectúa ningún otro proceso de verificación después de *cada* importación de partes de automóviles para ese modelo de vehículo. El proceso de evaluación y verificación da por resultado una determinación *previa* de si el fabricante de automóviles importa o no partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil con la finalidad de montar un modelo de vehículo específico.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 167 b)**

8. China no responde a la pregunta. Está claro, vistas las medidas impugnadas, que existe un proceso de verificación después de haberse completado la producción de un nuevo modelo de vehículo. Así lo establecen detalladamente el artículo 19 del Decreto N° 125 y el artículo 7 del Aviso N° 4. Dicho proceso de verificación es una obligación en virtud de las medidas, no una opción, como da a entender el empleo por China de la palabra 'podrán' (*may*). La respuesta de China va en contra de la clara redacción de las medidas impugnadas (véase el artículo 19 del Decreto N° 125: "Los fabricantes de automóviles deberán (*shall*) presentar una solicitud de verificación a la Administración General de Aduanas dentro de los 10 días siguientes a la producción o montaje de la primera serie de vehículos del modelo registrado ..."; el artículo 7 del Aviso N° 4: "El fabricante de automóviles deberá solicitar la verificación por la Oficina dentro de 10 días hábiles contados desde que se produce o monta un nuevo modelo registrado de vehículo ..." (sin subrayar en el original)).

**Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 167 b)**

9. En su respuesta a la parte b), China declara que "[e]l proceso de evaluación y verificación da por resultado una determinación previa de si el fabricante de automóviles importa o no partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil con la finalidad de montar un modelo de vehículo específico". China da a entender que, en su respuesta, el término "previa" significa "previa a la entrada de la parte en el territorio de China". No obstante, por el contrario -y sobre la base del texto claro de las propias medidas de China- no existe una determinación definitiva hasta que las partes importadas sean o bien utilizadas en la fabricación, o (si no se utilizan en la fabricación en el plazo de un año) a la parte importada se le liquide una carga del 10 por ciento al tipo correspondiente a partes al final del plazo de un año después de la importación.

10. En primer lugar, como China reconoce en su respuesta, la verificación se efectúa *después* de que se haya montado el primer lote de vehículos completos. Por lo tanto, es evidente que hay que importar un cierto número de partes antes de la verificación -China no puede verificar el vehículo montado si las partes no están en el vehículo. En segundo lugar, no es solamente el primer lote de vehículos el que resulta afectado -como declara China en respuesta a la pregunta 171 del Grupo Especial- sino que China (sorprendentemente) ni siquiera sabe cuánto dura la verificación, pero reconoce que las verificaciones pueden llevar más de 90 días. Si China no bloquea las importaciones, es probable que estén entrando partes en China durante ese período.

11. Esta información debe examinarse también a la luz del artículo 20 del Decreto N° 125, cuyo segundo párrafo señala que puede darse un cambio de la situación de un vehículo conforme a esa medida durante el proceso de producción, que obligaría a una "nueva verificación" del modelo básico. Igualmente, el último párrafo del artículo 6 del Aviso N° 4 dispone lo siguiente: "Si el porcentaje de partes importadas cambia de manera que las partes importadas utilizadas en el modelo de vehículo pasen a ser consideradas, o dejen de ser consideradas, un vehículo completo, el modelo de vehículo modificado deberá registrarse como un nuevo modelo de vehículo". Cabe presumir que, durante este cambio y nueva verificación, seguirán entrando partes en China.

12. El primer párrafo del artículo 20 apunta a otro factor -la inclusión de partes en el modelo básico como agregados opcionales. El fabricante tiene que informar a la oficina de aduanas local *cuando se instalen partes opcionales*, lo que también obligará a una nueva verificación.

13. Además, hay también partes que pueden tener desperfectos, ser sustituidas en el proceso de montaje por otras (de mejor diseño) antes del montaje, o que por otras razones no se incluyan en un vehículo nuevo. El segundo párrafo del artículo 29 dispone que si las partes importadas no se utilizan para la producción de vehículos completos dentro del plazo de un año, el fabricante deberá presentar a la aduana la declaración de pago de derechos -al parecer con arreglo al tipo correspondiente a partes-. En consecuencia, la carga sobre una parte no se fija efectivamente hasta que se produzca un nuevo vehículo.

**168. (China) China ha explicado durante todas las actuaciones que la determinación en virtud de las medidas de si determinadas partes de automóviles importadas deben o no caracterizarse como vehículos completos, es decir, una evaluación de la forma de clasificar partes de automóviles importadas, no se efectúa después del montaje de esas partes en un vehículo completo, sino que se lleva a cabo antes de la importación de dichas partes. Por ejemplo, China ha declarado en el párrafo 13 de su segunda declaración oral que "[l]a clasificación de vehículos automóviles conforme al Decreto N° 125 se basa en la declaración del importador de que una expedición de partes y componentes forma parte de una serie de**

**expediciones de partes y componentes que pueden montarse en un solo artículo que posee las características esenciales de un vehículo automóvil. China considera que la clasificación basada en pruebas documentales, incluida la declaración de aduana, es compatible con una interpretación correcta del término 'éste presente' con arreglo a la RGI 2 a)".**

**De ser así, ¿cuál es la razón de ser del proceso de verificación previsto en el capítulo IV del Decreto N° 125? Dicho de otro modo, de conformidad con las medidas en litigio, ¿por qué se exige a los fabricantes/importadores de automóviles que esperen para la verificación ulterior hasta que las partes de automóviles se monten en un vehículo completo?**

#### **Respuesta de China**

14. En respuesta a la pregunta 167 b), China ha explicado que la autoevaluación y verificación da por resultado una determinación previa del criterio de las características esenciales. Es importante entender que la verificación se efectúa en función de cada modelo. La constatación de la verificación se aplicará a toda importación posterior de partes de automóviles del mismo modelo de vehículo hasta que el fabricante pueda demostrar que las circunstancias básicas relativas a ese modelo de vehículo han cambiado.

15. El capítulo IV, y en particular el artículo 19, atañen al momento en que se efectúa esta determinación previa y a la base en que se fundamenta. En el artículo 19 se prescribe que el fabricante debe presentar una solicitud de verificación dentro de los 10 días siguientes al montaje del primer lote del modelo de vehículo que se ha de registrar. Como se analiza en respuesta a la pregunta 167 b), podría tratarse de un único ejemplar del modelo de vehículo que se ha de verificar. El motivo de que el Decreto N° 125 exija que la verificación se base en un ejemplar real del modelo de vehículo de que se trate (por oposición a efectuar la verificación sobre la base de documentos) es que los vehículos automóviles son productos complejos. Por lo tanto, no sólo es prudente examinar un ejemplar real del modelo de vehículo automóvil, sino que también facilita el proceso de verificación.

16. Como se pone de relieve en respuesta a la pregunta 167 b), no se lleva a cabo un proceso de verificación después del montaje de *cada* vehículo automóvil de ese tipo de modelo de vehículo.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 168**

17. En su respuesta, China admite que la determinación definitiva se efectúa después de la fabricación de vehículos concretos. El hecho de que esta determinación se aplique posteriormente de forma sistemática a todas las partes importadas que el fabricante está obligado a identificar por formar parte de un modelo de vehículo concreto no es pertinente a la evaluación jurídica de las medidas impugnadas. El hecho de no sea preciso que cada vehículo se someta a todos los trámites para que a todas las partes importadas en ese vehículo concreto se les imponga el derecho del 25 por ciento es solamente una regla que facilita la aplicación práctica de las medidas impugnadas.

18. Asimismo, como la propia China reconoce, dicha verificación tendrá que ser revisada si ocurre un cambio en la producción que dé lugar a una modificación del estado de las partes de automóviles importadas conforme a las medidas impugnadas. Así pues, la clasificación de esas partes vendrá determinada por lo que haya ocurrido efectivamente durante la producción y, concretamente, por el balance de partes de automóviles locales e importadas utilizadas en esa producción. Si una modificación da lugar a que partes importadas se caractericen como vehículos completos, el fabricante de automóviles tiene la obligación de someterse al proceso de autoevaluación, registro y examen (párrafo 5 del artículo 6 del Aviso N° 4). De no hacerlo, se expondría a ser sancionado

(artículo 36 del Decreto N° 125). A la inversa, si las partes importadas ya no se caracterizan como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá solicitar y someterse a verificación por la aduana para evitar tener que pagar el derecho del 25 por ciento (párrafo 2 del artículo 20 del Decreto N° 125).

19. Todo esto supone también que los fabricantes de automóviles que utilicen partes importadas tendrán que vigilar constantemente el proceso de producción, y hacer frente a obstáculos administrativos siempre que la producción no marche como se haya previsto en un principio, con lo que se elimina la flexibilidad necesaria en el proceso de producción para adaptarse a las evoluciones del mercado o a accidentes de producción (partes dañadas) y se penaliza gravemente la utilización de partes de automóviles importadas.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 168**

20. Los Estados Unidos remiten respetuosamente al Grupo Especial a la respuesta de China a la pregunta 167 del Grupo Especial. Los Estados Unidos señalan asimismo que China reconoce en su respuesta a esta pregunta que la verificación se basa en el vehículo montado, no en la documentación o en la condición de las partes en el momento de la importación.

**169. (China) En relación con la respuesta de ustedes a la pregunta 43 del Grupo Especial, ¿podrían aclarar si su respuesta es la misma cuando los "fabricantes de partes de automóviles", y no los fabricantes de automóviles, importan esos componentes o subconjuntos básicos?**

### **Respuesta de China**

21. El párrafo 1 del artículo 2 del Decreto N° 125 dispone que la medida se aplica únicamente a determinados fabricantes de automóviles. Por lo tanto, los fabricantes de partes de automóviles no están comprendidos en el ámbito del reglamento. Por ello, cuando un fabricante de partes de automóviles importa los componentes o subconjuntos básicos, se liquidan a los tipos correspondientes a partes.

22. He ahí precisamente la razón por la que es necesario el artículo 29. El Decreto N° 125, privado del artículo 29, crearía un incentivo para que los fabricantes de automóviles reorganizaran sus importaciones a través de sus proveedores con objeto de eludir la medida.

**170. (China) En respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, China declara que 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. Sírvanse ampliar detalles sobre la índole específica de esa complejidad en relación con la aplicación del párrafo 3 del artículo 21, con inclusión de la complejidad administrativa relacionada con la aplicación del párrafo 2) del artículo 21.**

### **Respuesta de China**

23. La dificultad concreta con la que tropiezan las aduanas es la manera de identificar el justo valor de las partes. En primer lugar, resulta normal que un fabricante importe muchos tipos de partes de automóviles de un solo exportador. En esas circunstancias, es posible que el fabricante y el exportador manipulen los precios entre distintos tipos de partes de automóviles, sin que ello afecte a su interés global en la transacción. En segundo término, las empresas que exportan partes de automóviles suelen estar afiliadas al fabricante de automóviles en China. Como ocurre en cualquier transacción entre partes afiliadas, puede ser difícil determinar el justo valor en situaciones como estas.

24. La aplicación del párrafo 2 del artículo 21 es relativamente fácil en comparación con el párrafo 3 de ese mismo artículo, puesto que el primero se basa en los atributos físicos del modelo de vehículo automóvil en cuestión.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 170**

25. La respuesta de China demuestra con gran claridad por qué el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125 no guarda relación con las "características objetivas del producto en cuestión", que es el criterio que establece el Órgano de Apelación a efectos de la clasificación arancelaria (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246). El párrafo 3 del artículo 21 del Decreto N° 125 es una prescripción explícita en materia de contenido local. China, en su respuesta, formula afirmaciones totalmente infundadas acerca de la 'manipulación de los precios'. Todo el contexto de la respuesta de China no concuerda con el hecho de que los fabricantes de partes son sumamente especializados y fragmentados. Anteriormente, China lo ha reconocido explícitamente (véase la respuesta de China a la pregunta 3 del Grupo Especial y la respuesta de las CE a la pregunta 3 del Grupo Especial).

26. La respuesta de China demuestra también la carga y la inseguridad jurídica que las medidas impugnadas imponen a la utilización de partes de automóviles importadas en la producción de vehículos, ya que resulta igualmente difícil para los fabricantes prever con precisión cómo se valorarán las partes de automóviles. Cabe hacer hincapié en que este concepto del umbral del 60 por ciento es aplicable también a un nivel inferior y ya está vigente. Así pues, un conjunto (o sistema) será caracterizado como importado si el precio de sus partes importadas representa al menos el 60 por ciento de su precio total (párrafo 3 del artículo 22 del Decreto N° 125 y artículo 24 del Aviso N° 4). Una parte básica se considerará también importada si las partes importadas representan más del 60 por ciento de su precio (Nota 2 del anexo 1 del Decreto N° 125).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 170**

27. La respuesta de China es desconcertante, puesto que China niega con toda tranquilidad que las medidas impongan una verdadera carga administrativa a la utilización de partes de automóviles importadas<sup>1</sup>, y, luego, en su respuesta a esta pregunta y a la pregunta 59 del Grupo Especial, indica que la "complejidad administrativa" que entraña la aplicación del párrafo 3 del artículo 21 obliga a un aplazamiento de dos años.

28. Los intentos de China de atribuir la complejidad administrativa a cuestiones de "observancia" no resultan convincentes. El primer problema que China postula es que el fabricante y el exportador pueden manipular los precios entre distintos tipos de partes importadas. Aunque fuera cierto, ese hecho no haría al caso porque el umbral global del 60 por ciento se refiere al valor conjunto de todas las partes importadas -mover los precios entre importaciones del mismo modelo no afectaría al total conjunto-.

29. Luego, China declara que las empresas que exportan partes de automóviles suelen estar "afiliadas" a fabricantes de automóviles en China. Sin embargo, China no aporta pruebas de la existencia o la magnitud de esta aseveración, que queda limitada en gran medida por el hecho de que la participación extranjera en fabricantes chinos de automóviles está restringida a una proporción

---

<sup>1</sup> Véase, por ejemplo, el párrafo 175 de la comunicación de réplica de China y su respuesta a la pregunta 275 del Grupo Especial.

minoritaria.<sup>2</sup> En cualquier caso, las transacciones entre filiales constituyen una cuestión habitual en materia de valoración en aduana y no supondrían ningún problema singular en el presente contexto.

30. Por último, China afirma que la aplicación del párrafo 2) del artículo 21 es "relativamente fácil" puesto que se basa en los atributos físicos del vehículo automóvil. La aplicación del párrafo 2) del artículo 21 no es ni mucho menos "fácil" para el fabricante de automóviles o el administrador de aduanas. En primer lugar, el fabricante debe justificar el origen de todas las "partes fundamentales" de los vehículos, lo que, como se explicó en las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 167 del Grupo Especial, exige rastrear muchas corrientes de partes de distintos tipos obtenidas de diversas fuentes. Además, en virtud de lo dispuesto por el artículo 20 del Aviso N° 4, el fabricante debe rastrear las partes obtenidas de proveedores locales hasta los proveedores secundarios (es decir, los proveedores situados en el segundo escalón de la cadena de suministro). Y por último, el fabricante debe poder verificar si conforme a lo dispuesto en el artículo 24 del Decreto N° 125 y el artículo 18 del Aviso N° 4, la "transformación sustancial" por uno de los proveedores ha dado por resultado que las partes se consideren "nacionales". No son tareas sencillas para el fabricante o la autoridad administrativa.

**171. (China) Sírvanse explicar cuánto dura por término medio cada fase de las prescripciones de procedimiento previstas en las medidas en litigio. Sírvanse también presentar pruebas justificativas de su respuesta.**

#### **Respuesta de China**

31. Lamentablemente, China no lleva estas estadísticas, por lo que no resulta posible calcular un plazo medio o presentar otro tipo de estimación. Como se enuncia en el artículo 19 del Decreto N° 125, los fabricantes de automóviles deberán solicitar una verificación dentro de los 10 días siguientes del montaje del primer lote del modelo de vehículo que se ha de verificar. El Centro de Verificación, tras recibir un juego completo de documentación de la Administración General de Aduanas, llevará a cabo la verificación y expedirá un informe al respecto en un plazo de 30 días. En algunos casos, la documentación que presente el fabricante de automóviles puede dar lugar a otras indagaciones y exámenes *in situ*, o se podrá exigir la presentación de documentación suplementaria. En dichos casos, la verificación de un modelo de vehículo puede durar más de 30 días.

32. Es importante señalar que el proceso de evaluación y verificación no impide al fabricante de automóviles importar partes y componentes para montar un modelo de vehículo concreto.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 171**

33. La respuesta de China pasa totalmente por alto el hecho de que las solicitudes de examen y verificación en el marco de las diversas fases de procedimiento de las medidas impugnadas se encuentran a disposición del público en el sitio web relativo a las medidas, a saber, <<http://autoadmin.chinaport.gov.cn>>. Se ha presentado una muestra de solicitudes actualmente pendientes en CE - Prueba documental 26. Ello demuestra que la cumplimentación de los diversos procedimientos previstos en las medidas puede durar años, durante los cuales el fabricante de automóviles no tendrá ninguna seguridad en cuanto a la carga que se aplicará a las partes de automóviles importadas y, en consecuencia, la viabilidad económica de su inversión, ya que la carga suplementaria del 15 por ciento sencillamente haría que el vehículo no resultase competitivo (véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 16, 68 a 74). La respuesta de China de que "no lleva estas estadísticas" y que "no resulta posible calcular un plazo medio o

---

<sup>2</sup> Artículo 48 de la Política de desarrollo en el sector del automóvil (Prueba documental conjunta 18).

presentar otro tipo de estimación" no es defendible en absoluto porque China evidentemente dispone de información detallada sobre las distintas fases de los trámites. Cabe presumir que China está tratando de desviar la atención de las pruebas concretas que demuestran que las medidas impugnadas hacen que las partes importadas resulten menos atractivas.

34. También es difícil compaginar la respuesta de China de que "el proceso de evaluación y verificación no impide al fabricante de automóviles importar partes y componentes para montar un modelo de vehículo concreto" con el texto del párrafo 3) del artículo 7 del Decreto N° 125:

"Cuando un fabricante de automóviles solicite ... al Ministerio de Comercio una licencia de importación automática, deberá presentar los resultados de una evaluación hecha por él mismo de los respectivos modelos de vehículos. Si las partes de automóviles importadas no están caracterizadas como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar también el dictamen resultante de la revisión por la Administración General de Aduanas."

35. Evidentemente, para conseguir la licencia de importación que permite la importación, el fabricante de automóviles tendrá que pasar antes por la autoevaluación y el examen por las aduanas cuando el resultado de dicha autoevaluación haya sido que las partes de automóviles importadas no están caracterizadas como vehículos completos.

**172. (China) Supongamos que un fabricante de automóviles o un importador de partes de automóviles esté dispuesto a pagar por sus importaciones de partes de automóviles el tipo arancelario aplicable a vehículos automóviles completos de conformidad con la política del Gobierno chino. ¿Puede ese fabricante o importador importar partes de automóviles sin tener que someterse a todas las prescripciones de procedimiento previstas en las medidas examinadas?**

#### **Respuesta de China**

36. No. La situación hipotética que plantea esta pregunta es que el fabricante importaría partes y componentes para un modelo de vehículo que no es un modelo de vehículo registrado conforme al Decreto N° 125, pero declararía no obstante las partes y componentes como elementos de un vehículo automóvil importado y pagaría el tipo de derecho del 25 por ciento aplicable a vehículos automóviles. Dejando aparte que esta hipótesis es bastante inverosímil, esa práctica plantearía determinados problemas relacionados con la administración aduanera. Ante todo, si las partes y componentes no guardan relación con un modelo de vehículo registrado, no existiría base documental para garantizar la clasificación correcta de las partes y componentes. He ahí el motivo de que el Decreto N° 125 exija una evaluación y verificación de cada modelo de vehículo que se monte utilizando partes y componentes importados.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 172**

37. La respuesta de China demuestra por qué los procedimientos no están relacionados con la administración aduanera y la aplicación del derecho del 25 por ciento sobre vehículos completos que presuntamente está siendo eludido por expediciones múltiples de partes de automóviles. Si esa fuera la finalidad de las medidas impugnadas, no existiría motivo para imponerlas en la situación hipotética que contempla el Grupo Especial.

38. La pregunta del Grupo Especial y la respuesta de China constituyen un ejemplo perfecto de las alegaciones y los argumentos formulados por las Comunidades Europeas de conformidad con el



*Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994. En el momento en que un fabricante de automóviles utilice partes de automóviles importadas en su proceso de producción, las medidas impugnadas impondrán una multitud de cargas administrativas, y la amenaza real de tener que asumir una carga adicional del 15 por ciento en ocasiones varios años después de haber puesto en marcha todos los trámites. La única forma de que un fabricante de automóviles pueda evitar las medidas impugnadas, y recobrar seguridad jurídica y flexibilidad en el proceso de producción, es que utilice exclusivamente partes de automóviles locales (véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 114, 126, 147-158).

**173. (China) Por lo que se refiere a la licencia de importación necesaria para importar partes de automóviles en China,**

**a) ¿Se trata de una licencia de importación que se expide automáticamente cuando la solicitan los importadores o está su expedición sujeta a condiciones? Sírvanse explicar las formalidades que han de cumplir los fabricantes/importadores de automóviles para poder obtener un licencia para la importación de partes de automóviles;**

**Respuesta de China**

39. La licencia de exportación se expide automáticamente cuando los importadores la solicitan al Ministerio de Comercio. La expedición de una licencia de esa índole no está sujeta a condiciones sustantivas. El artículo 7 del Decreto N° 125 exige que el importador presente los resultados de su autoevaluación del modelo de vehículo como parte de la documentación adjunta a la solicitud de licencia.

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 173 a)**

40. Antes de que se pueda conceder la licencia de importación presuntamente "automática", el fabricante de automóviles está obligado a llevar a cabo la autoverificación prevista en el artículo 7 del Decreto N° 125 y el artículo 6 del Aviso N° 4. Si el resultado de esa autoverificación es que el modelo no debe "caracterizarse como vehículos completos", es decir, que lleva suficiente contenido local (artículos 21 y 22 del Decreto N° 125), el fabricante está obligado a presentar además el dictamen del examen efectuado por la aduana (párrafo 3) del artículo 7 del Decreto N° 125).

41. De la respuesta de China se desprende con claridad que la licencia de importación no es ni mucho menos automática, dado que el fabricante está obligado a someterse a trámites engorrosos y prolongados para que se conceda la licencia (véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 8 del Grupo Especial). En efecto, la respuesta de China es inherentemente contradictoria porque China declara por una parte que no existen condiciones sustantivas y, en la siguiente oración, reconoce que es necesaria la autoevaluación (China pasa por alto el dictamen resultante del examen que prescribe el párrafo 3) del artículo 7 del Decreto N° 125) para que se pueda otorgar la licencia de importación.

**b) ¿Pueden esos fabricantes/importadores importar partes de automóviles sin una licencia de importación?**

**Respuesta de China**

42. Depende. No todas las partes de automóviles precisan una licencia automática de importación.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 173 b)**

43. En su respuesta "depende", China hace una afirmación de carácter general sin aportar justificación o argumento de ningún tipo. Además, esa respuesta es al parecer incompatible con la respuesta de China a la pregunta 172, según la cual el Decreto N° 125 debe cumplirse en todos los casos.

### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 173**

44. China alega que la licencia de importación se expide automáticamente cuando los importadores la solicitan al Ministerio de Comercio. Alega igualmente que la expedición de la licencia no está sujeta a condiciones sustantivas. El Canadá considera que la respuesta es errónea.

45. La licencia de importación prevista en el artículo 7 del Decreto N° 125 *no* se expide automáticamente cuando se solicita. El importador tiene que examinar antes, y declarar a la aduana, el origen de todas las partes utilizadas en la fabricación de vehículos, y tiene que hacerlo *antes de la importación*. Además, si el examen del importador da por resultado una declaración de que las partes utilizadas en un vehículo no se consideran vehículos completos, ese examen del importador debe someterse a otro examen de la aduana. *No* basta una simple solicitud de licencia si no hay esa declaración; por lo tanto, la concesión de la licencia está evidentemente sometida a condiciones y no es automática. Véanse también las observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 219.

**174. (China) ¿Qué documentos tienen que presentar los fabricantes de automóviles en la frontera para importar partes de automóviles en China?**

#### **Respuesta de China**

46. Por lo que se refiere a partes y componentes de automóviles para modelos de vehículos registrados, esta pregunta tiene su respuesta en el artículo 14 del Decreto N° 125, en el que se enuncia que el importador debe presentar a la aduana: 1) un formulario de declaración de importación; 2) la licencia automática de importación con la indicación de "caracterizado como vehículos completos"; 3) las demás licencias que correspondan en relación con esa importación; y 4) los demás documentos que normalmente exige la aduana (que se especifican en respuesta a la pregunta 249 *infra*).

**175. (China) En la segunda reunión sustantiva, China declaró que, en sus estadísticas de importación, incluye como vehículos completos las partes de automóviles importadas originarias de distintos países que se han caracterizado como vehículos completos conforme a las medidas de China. ¿Se indican los países de origen de esas partes en cualquier documento de importación presentado por los fabricantes/importadores de partes de automóviles que han sido caracterizadas como vehículos completos conforme a las medidas de China? ¿De qué forma determina China el país de origen del "artículo completo" cuando se monta a partir de partes y componentes procedentes de varios países de origen? ¿Cuadran las estadísticas de importación de China con las estadísticas de exportación registradas por los países exportadores respecto de esas partes de automóviles?**

#### **Respuesta de China**

47. Como declaró China en la segunda reunión sustantiva, la clasificación y las estadísticas en la práctica aduanera china se compaginan perfectamente. Así pues, una importación de partes para un modelo de vehículo registrado se registra como un vehículo automóvil en las estadísticas aduaneras de

China. Naturalmente, las autoridades aduaneras chinas compaginan estas estadísticas para garantizar que reflejen el número de modelos de vehículos que efectivamente se importen (y no el número de *expediciones* de partes y componentes para modelos de vehículos registrados). Este problema de compaginación se plantea en *cualquier* circunstancia en la que las autoridades aduaneras clasifican expediciones múltiples de partes y componentes como el artículo completo (por ejemplo, de conformidad con normas nacionales sobre expediciones fraccionadas o envíos múltiples).

48. China entiende que se trata de una cuestión sobre la manera de registrar el país de origen de un vehículo automóvil, cuando se importa desmontado. No se trata, en ningún sentido, de una cuestión que resulte singularmente afectada por las medidas impugnadas. Una situación típica y parecida es la importación de juegos completamente desmontados (CKD). Muchas partes de un juego de piezas CKD pueden proceder de distintos países. Por ejemplo, BMW mantiene un centro mundial de logística en Alemania. Las partes producidas en otros países se expiden a dicho centro de logística, en el que las partes se agrupan en un juego de piezas CKD y desde donde se expiden a una instalación de montaje de BMW. En esta situación, se plantea un "problema" de país de origen bastante parecido. El hecho de que el juego de piezas CKD fuera expedido desde un centro de logística alemán no quiere decir que todas las partes de dicho juego tengan Alemania como país de origen, ni siquiera que el juego de piezas CKD, en su integridad, tenga Alemania como país de origen. El país de origen de las distintas partes no es un factor decisivo para determinar el país de origen del juego de piezas CKD. Éste debe determinarse en función de las características generales de *todo* el grupo de las partes que constituyen el juego de piezas CKD.

49. En la mayoría de los casos, la determinación del país de origen de un vehículo automóvil en forma desmontada no plantea una dificultad importante a las autoridades aduaneras. El país de origen de un producto se suele determinar aplicando un conjunto de reglas de múltiples niveles, entre las que pueden figurar la alteración de la clasificación arancelaria, el porcentaje *ad valorem* de partes de distintos orígenes, la existencia de una etapa de fabricación o elaboración sustancial, y así sucesivamente. En casi todos los casos, la norma de origen de los vehículos automóviles que se registran conforme al Decreto N° 125 viene determinada por remisión al porcentaje *ad valorem* de partes de orígenes distintos, pero cada caso se determina en función de los hechos propios de ese caso.

50. En cuanto a la cuestión de si las estadísticas de China cuadran con las estadísticas de exportación de otros países, en la mayoría de los casos las cifras cuadrarán, aunque siempre habrá excepciones. Una vez más, no se trata de una cuestión que resulte singularmente afectada por las medidas impugnadas. Supongamos, por ejemplo, que un fabricante chino vende mercancías por conducto de una empresa comercial de Hong Kong a un importador estadounidense, en circunstancias en las que el fabricante chino desconoce el destino de las mercancías. En las estadísticas de China constaría Hong Kong como destino y los Estados Unidos no figurarían en ese asiento. Sin embargo, en las estadísticas de importación de los Estados Unidos, China quedaría registrada como país de origen. No habría manera de cuadrar esos dos registros.

51. Puede producirse una disyunción parecida en las estadísticas de importación/exportación cuando el país exportador clasifica la mercancía exportada de manera diferente que el país importador. Por ejemplo, el país exportador puede considerar que las mercancías corresponden a una partida del SA, mientras que el país importador estima que pertenecen a otra partida del SA. En tal circunstancia, las estadísticas de exportación del país exportador correspondientes a la mercancía de que se trate no cuadrarán con las estadísticas de importación del país importador relativas a dicha mercancía. Este problema no es exclusivo de los vehículos automóviles o las partes y componentes de vehículos automóviles. Grandes interlocutores comerciales (como los Estados Unidos y el Canadá) han establecido procesos consultivos periódicos entre las autoridades aduaneras para compaginar estas clases de problemas técnicos en las estadísticas aduaneras.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 175**

52. En su respuesta a la pregunta *supra*, China declara que la clasificación arancelaria en el marco de su práctica aduanera y de sus estadísticas de importación se compaginan mutuamente. China reconoce por lo tanto que si clasifica erróneamente determinadas mercancías, como ocurre en el presente caso con las partes de automóviles, esa clasificación errónea de las mercancías influirá en sus estadísticas de importación, lo que queda demostrado también cuando China reconoce que "[a]sí pues, una importación de partes para un modelo de vehículo registrado se registra como un vehículo automóvil en las estadísticas aduaneras de China. Naturalmente, las autoridades aduaneras chinas compaginan estas estadísticas para garantizar que reflejen el número de modelos de vehículos que efectivamente se importen (y no el número de expediciones de partes y componentes para modelos de vehículos registrados)". Es decir, China declara explícitamente que los asientos correspondientes a las partes sujetas a las medidas en litigio se registran como si se tratara de un vehículo completo. En consecuencia, los gravísimos errores cometidos por China en la clasificación arancelaria de dichas mercancías se trasladan a su sistema estadístico. Ello va directamente en contra del objeto y propósito del Sistema Armonizado, que consiste precisamente en armonizar la clasificación de mercancías y, de ese modo, permitir la comparación de las estadísticas comerciales: una mercancía sale de un país siendo un freno, se registra como la exportación de un freno, pero al importarse en China se convierte en una importación de un vehículo completo y se registra como tal.

53. En cuanto a la cuestión del origen, las Comunidades Europeas pueden estar de acuerdo con los principios generales propuestos de que el país de origen de un producto se suele determinar mediante la aplicación de un conjunto de reglas de múltiples niveles, entre las que pueden figurar la alteración de la clasificación arancelaria, el porcentaje *ad valorem* de las partes de distintos orígenes incorporadas a un producto, la existencia de una etapa de fabricación o elaboración sustancial, y así sucesivamente. Sin embargo, China omite mencionar que esos criterios jurídicos y fácticos para determinar el origen de una mercancía deben aplicarse producto por producto y a productos que se presenten en la frontera para despacho de aduana. Así pues, el origen de las partes de automóviles debe determinarse separadamente y no en función de lo que China erróneamente considera un vehículo completo después de la fabricación. La caracterización errónea por China de las mercancías en litigio como "vehículos completos" también da lugar a la aplicación errónea de normas de origen a las partes de automóviles.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 175**

54. China alega que "la clasificación y las estadísticas en la práctica aduanera china se compaginan perfectamente. Así pues, una importación de partes para un modelo de vehículo registrado se registra como un vehículo automóvil en las estadísticas aduaneras de China. Naturalmente, las autoridades aduaneras chinas compaginan estas estadísticas para garantizar que reflejen el número de modelos de vehículos que efectivamente se importen (y no el número de *expediciones* de partes y componentes para modelos de vehículos registrados)". La respuesta de China no es válida - no tiene ningún sentido, sino que es una afirmación de que las estadísticas de importación de China se compaginan consigo mismas.

55. China pasa totalmente por alto el objeto y propósito fundamentales del Convenio del SA (el acuerdo en el que China ha basado toda su defensa): a saber, garantizar la coherencia entre las estadísticas de importación, exportación y producción, y asegurar la recopilación de estadísticas comerciales válidas a los efectos de negociaciones comerciales. La razón por la que China hace caso omiso de este aspecto fundamental está clara: las medidas de China destruyen la utilidad de las estadísticas de importación de partes de automóviles de China, y las hace incompatibles con las estadísticas de exportación de otros países, así como con sus propias estadísticas de exportación.

En particular, al clasificar las partes de automóviles importadas de diversos países como "vehículos completos", China deja de recoger estadísticas válidas sobre importaciones de partes de automóviles.

56. En su respuesta, China utiliza el ejemplo de un juego de piezas CKD para analizar la manera de "registrar el país de origen de un vehículo automóvil, cuando se importa desmontado". Pero ese ejemplo sólo sirve para poner de relieve la incompatibilidad de las medidas de China con el objeto y propósito del Convenio del SA. Si un país exporta a China un juego de piezas CKD legítimo, y suponiendo que la RGI 2 se aplicase a ese juego, las estadísticas de exportación indicarían la exportación de un vehículo, y las estadísticas de importación de China indicarían la importación de un vehículo.<sup>3</sup> Nada de lo precedente plantea problema alguno en el marco del objetivo del Convenio del SA de garantizar la utilidad y coherencia de las estadísticas.

57. La cuestión que el Grupo Especial plantea en esta pregunta no va dirigida a China. Si el País A exporta 1.000 motores de gasolina a China y el País B exporta 1.000 chasis a China, el País A incluirá 1.000 motores de gasolina en sus estadísticas de exportación y el País B incluirá 1.000 chasis en sus estadísticas de exportación. No obstante, de la respuesta de China se desprende con claridad que no recoge la importación de *motores* del País A ni la importación de *chasis* del País B. Si China, por ejemplo, determina que el País B es el país de origen del "vehículo automóvil" y no registra el número de expediciones de partes en sus estadísticas "compaginadas", cabe presumir que China no registra importación alguna del País A. Es totalmente inverosímil que las estadísticas de importación y de exportación cuadren en tales circunstancias. También cabe señalar que China, en su respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, reconoce que esa forma, es decir, las importaciones múltiples, es la más habitual en que las partes entran en China.

**176. Durante la segunda reunión sustantiva, las Comunidades Europeas declararon que la realidad económica de la rama de producción automovilística ha dado por resultado la normalización de las partes, por ejemplo, los neumáticos o los sistemas de navegación, que por ello se ajustan a diversos modelos de vehículos y que "la identificación de las partes importadas que pertenecen a un modelo específico dado es una condición totalmente ficticia que imponen las medidas". (Segunda declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafos 7 y 8.) En cambio, China ha sido de la opinión de que los fabricantes de automóviles saben perfectamente, entre otras cosas, las partes de automóviles que se van a utilizar para un modelo específico de vehículo y los fabricantes de los que van a proceder esas partes de automóviles.**

a) *(China y otros reclamantes)* ¿Están ustedes de acuerdo con la opinión de las Comunidades Europeas?

#### **Respuesta de China**

58. No.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

59. El Canadá está de acuerdo con las Comunidades Europeas. Garantizar la disponibilidad de partes en formatos normalizados -la normalización o "comunalización" de las partes- constituye una estrategia principal de reducción de costes de los fabricantes de vehículos. Permite que dichos

---

<sup>3</sup> Si el país importador y/o exportador tuviera desgloses estadísticos más detallados, las estadísticas podrían indicar también si el artículo importado era un juego CKD o un vehículo. Así pues, si China deseara rastrear por separado las importaciones de juegos y las de vehículos montados, podría perfectamente hacerlo en forma compatible con sus obligaciones en el marco del Convenio del SA.

fabricantes logren economías de escala en un plano, no ya regional, sino mundial. Al mismo tiempo, los fabricantes de partes pueden hacer frente a unas cadenas de suministro y producción ya globalizadas. Los fabricantes de vehículos han ido incorporando en proporciones crecientes partes de automóviles que se utilizan en distintos modelos y en diferentes plataformas de vehículos. Por ejemplo:

60. Ford implantó la normalización de las plataformas y una serie de motores de uso universal en la producción modular para Ford de América del Norte, Ford de Europa, Matsuda y Jaguar.<sup>4</sup>

61. DaimlerChrysler utiliza la misma plataforma normalizada para producir el Chrysler 300/300C, el Dodge Magnum y el Dodge Charger en el Canadá.

62. GM y Ford perfeccionaron conjuntamente una nueva transmisión automática de seis velocidades, que se utiliza en modelos producidos por ambas empresas.<sup>5</sup>

63. Un sistema de transmisión para un vehículo híbrido, que GM, DaimlerChrysler y BMW desarrollaron conjuntamente, se utiliza habitualmente en distintos vehículos, autobuses, camiones y turismos.<sup>6</sup>

**b) (Todas las partes) Sírvanse presentar pruebas en apoyo de sus respectivas opiniones acerca de la realidad comercial de la rama de producción automovilística.**

#### **Respuesta de China**

64. China no ha podido localizar una fuente documental que analice la intercambiabilidad de partes y componentes de automóviles en términos generales. Una parte del problema obedece a que, en la rama de producción automovilística, esa "intercambiabilidad" tiene distintos sentidos en distintos contextos. La intercambiabilidad de partes y componentes es muy inferior entre modelos producidos por diferentes fabricantes de automóviles.

65. Un ejemplo concreto da idea del bajo grado de comunalización entre partes y componentes de automóviles, incluso entre modelos de vehículos producidos por el mismo fabricante. En la Prueba documental 46 presentada por China se muestran los sistemas de suspensión por tirantes de un derivado del VW Passat B6 y del VW Sagitar. Ambos sistemas son un tipo de suspensión de tirantes Macpherson. Aunque estos dos sistemas de suspensión se parezcan, las ilustraciones muestran que las partes principales no son intercambiables. Como lo demuestra el ejemplo, las partes y componentes de modelos de vehículos diferentes suelen ser diferentes en cuanto a la forma, el material y la estructura, incluso si forman parte de conjuntos que son básicamente similares en cuanto al diseño.

---

<sup>4</sup> Koichi Shimokawa, "Reorganization of the Global Automobile Industry and Structural Change of the Automobile Component Industry" (Massachusetts Institute of Technology, International Motor Vehicle Program, publicado el 20 de junio de 2002), en línea: <http://imvp.mit.edu/papers/99/shimokawa.pdf> (Canadá - Prueba documental 33).

<sup>5</sup> Comunicado de prensa de General Motors, "New Hydra-Matic 6T70 Six-Speed Automatic Delivers Performance and Fuel Economy" (25 de agosto de 2005), en línea: <http://media.gm.com/servlet/GatewayServlet?target=http://image.emerald.gm.com/gmnews/viewmonthlyreleasedetail.do?domain=3&docid=17537> (Canadá - Prueba documental 34).

<sup>6</sup> Comunicado de prensa de BMW, DaimlerChrysler, General Motors, "Global Alliance for Hybrid Drive Development: Cooperation between BMW, DaimlerChrysler and GM" (7 de septiembre de 2005), en línea: [http://media.gm.com/servlet/GatewayServlet?target=http://image.emerald.gm.com/newspublisher/support\\_file/09-07-2005/2007/en.doc](http://media.gm.com/servlet/GatewayServlet?target=http://image.emerald.gm.com/newspublisher/support_file/09-07-2005/2007/en.doc) (Canadá - Prueba documental 35).

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

66. Esta pregunta está estrechamente ligada a la pregunta 217 a). La realidad económica de la rama de producción automovilística queda reflejada perfectamente en la noción de una "plataforma de automóvil", consistente en un conjunto compartido de componentes comunes de cierto número de modelos de vehículos diferentes, incluso de fabricantes de automóviles diferentes. En las Pruebas documentales 12 a 25 presentadas por las CE se demuestra la forma en que la rama de producción utiliza crecientemente dichas plataformas para poder reducir costes, acelerar el plazo de desarrollo y potenciar la flexibilidad de adaptación a los giros del mercado. Las plataformas se pueden alargar, se pueden ensanchar y se les puede ajustar la altura, y dan cabida a toda una serie de motores y transmisiones. Un creciente número de vehículos comparten la misma plataforma, aunque en su exterior parezcan exclusivos. Gracias a ello se pueden compartir componentes básicos costosos, como motores, tableros de instrumentos o partes de la suspensión, entre distintos modelos y obtener así volúmenes que permiten ser competitivo y rentable.

67. Esto demuestra que las medidas chinas objeto de impugnación son completamente artificiales al exigir que se identifique por anticipado el modelo específico de vehículo al que corresponde cada parte. En el mundo real de la rama de producción automovilística de hoy en día, una gran proporción de partes no solo son comunes de distintos modelos de vehículo del mismo fabricante, sino hasta de distintos fabricantes.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

68. Los Estados Unidos están de acuerdo con la opinión de las CE. La realidad comercial actual en la rama de producción automovilística es la tendencia a la normalización de las plataformas de vehículos (los componentes estructurales básicos que sustentan un vehículo) y el uso compartido de partes y componentes en distintos vehículos. La tendencia surge de las incesantes presiones competitivas y de costes en el seno de la rama de producción y está presente también en muchas más ramas de producción manufactureras. Compartiendo plataformas, partes, y componentes, los fabricantes ahorran dinero al no tener que concebir técnicamente, fabricar, y adquirir partes especiales para cada modelo que fabrican, lo que les permite aumentar el número de modelos producidos a partir de plataformas comunes; reducir el plazo necesario para sacar nuevos modelos; y reducir los costes de servicio y garantía mediante la utilización de partes comunes de muchos vehículos.

69. Muchos fabricantes diseñan y construyen múltiples modelos basados en una única plataforma que incluye muchos componentes compartidos. "Como resulta más caro producir y comercializar cierto número de vehículos de pequeño volumen que un solo modelo de grandes ventas, los fabricantes de automóviles tienen que adoptar una serie de estrategias de reducción de costes para poder sobrevivir. Un enfoque es la denominada estrategia de la 'plataforma', en la que siempre que sea posible se utilizan componentes compartidos entre distintos modelos".<sup>7</sup> Muchos modelos pueden compartir componentes, hasta vehículos que no resultan muy parecidos, como los turismos de pasajeros y furgonetas deportivas o los camiones. "Lo que cuenta ahora es la flexibilidad para fabricar diferentes clases de vehículos, especialmente en la misma cadena de producción. Muchos de los vehículos tipo furgoneta deportiva comparten partes con turismos". Los fabricantes ajustan la producción en función de la demanda de vehículos concretos.

70. Un ejemplo específico de partes que son comunes e intercambiables entre diferentes modelos es el de los neumáticos. En la Prueba documental 6 presentada por los Estados Unidos se muestran

---

<sup>7</sup> "Wave goodbye to the family car" (Despidáanse del turismo familiar), *The Economist*, 11 de enero de 2001 (Estados Unidos - Prueba documental 5).

los mismos neumáticos de equipo original del fabricante utilizados en tres modelos diferentes. En general, los neumáticos de las mismas dimensiones son intercambiables con neumáticos de cualquier modelo de dimensiones similares.

71. Además, las partes que se utilizan en un modelo concreto irán cambiando con el tiempo a medida que aparecen mejores partes o de menor coste, o se detecta un defecto en una parte. Así pues, las partes específicas utilizadas en un modelo de vehículo están en constante evolución.

72. Cabe también señalar que aunque un fabricante pudiera identificar que determinadas partes de automóviles se van a utilizar en un *modelo* de vehículo específico, dado el proceso de la cadena de montaje, el fabricante no tendría idea de en qué *vehículo* concreto se va a incorporar una parte concreta. Además, con una expedición de partes a granel, no se puede identificar por anticipado las partes que realmente se destinarán a la producción, por oposición a las que se rechacen por defectuosas, dañadas en la elaboración, o se guarden en existencias para ser utilizadas en su momento como repuestos. Así pues, no existe -ni puede existir- un vehículo específico identificado con una colección de partes específicas hasta que ese vehículo haya sido efectivamente montado dentro de China. (Los Estados Unidos señalan que aunque China afirma que puede identificar partes de un *modelo* específico en la frontera, no afirma que pueda identificar partes de un *vehículo* específico.) En consecuencia, las medidas esperan a que el vehículo haya sido montado para efectuar la liquidación definitiva de las cargas. Véanse los artículos 5 y 28 del Decreto N° 125.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

73. El Canadá entiende que la pregunta del Grupo Especial guarda relación con la descripción general de la rama de producción automovilística en China que figura en la sección A de los antecedentes conjuntos de los reclamantes (párrafos 8 a 19 de la Primera comunicación escrita del Canadá), que incluye extensas pruebas documentales en las que se expone la complejidad del mercado, y el hecho de que la mayoría de los fabricantes de partes de automóviles de China son independientes y producen para diversos fabricantes de vehículos. Véase, por ejemplo:

- Prueba documental conjunta 4, páginas 19 a 22, en la que se enumera una serie de proveedores de piezas y algunos de sus clientes;
- Prueba documental conjunta 5, con una descripción de los fabricantes de vehículos en China, con inclusión, en las páginas 19 a 25, de los principales fabricantes de vehículos chinos y sus diferentes empresas conjuntas con distintos fabricantes de vehículos extranjeros independientes, y, en las páginas 30 a 34, una lista de las diversas operaciones de fabricantes de partes extranjeros independientes en China;
- Prueba documental conjunta 14, en la página 11, que presenta el estudio monográfico de ASIMCO, una empresa extranjera independiente de partes con gran éxito en China;
- Prueba documental conjunta 21, en la página 17, que presenta un gráfico ilustrativo de empresas conjuntas en la fabricación de vehículos, indicando que los fabricantes extranjeros de vehículos no dominan a sus interlocutores chinos (por ejemplo, tanto SAIC como First Auto Works tienen empresas conjuntas con GM y VW). En las páginas 3 y 4 se indican varias empresas de partes de automóviles desglosadas por regiones, junto con su capitalización bursátil. Por ejemplo, Aisin Seiki en el Japón tiene una capitalización bursátil cotizada en 4.500 millones de dólares EE.UU.,



Brembo en 536 millones de dólares EE.UU., y Magna en 7.700 millones de dólares EE.UU.; y

- Prueba documental conjunta 23, en las páginas 25-30, que enumera diversos fabricantes de partes y sus ubicaciones en China y, en la página 25, señala la amplia base de clientes de BorgWarner en China (FAW, Dongfeng, Shanghai-VW, FAW-VW, Shanghai-GM, Changan Ford, Beijing Jeep y Cherry).

74. En caso de que pueda resultar de asistencia para el Grupo Especial, el Canadá ha preparado además Canadá - Prueba documental 36.<sup>8</sup> Dicha prueba documental contiene numerosas citas, principalmente enlaces con los sitios Web de distintos fabricantes de partes de automóviles, con especial referencia a los fabricantes de partes para frenos. Esos enlaces brindan una indicación de la variedad de fabricantes de partes que intervienen en el proceso de fabricación, y apoyan el material antes citado para establecer una serie de tesis fundamentales relativas a la realidad comercial de la rama de producción automovilística, tanto en China como en el exterior. Sobre todo, se trata de las siguientes:

- la mayoría de los proveedores de partes tienen muchos clientes - en contra de la sugerencia de China de que están controlados por fabricantes de vehículos concretos, raras veces dependen de una empresa concreta para la mayoría de sus ventas;
- existen complejas relaciones de propiedad entre empresas extranjeras y nacionales en relación con instalaciones concretas en China. Los fabricantes de partes y los fabricantes de vehículos extranjeros no dominan el mercado - muchas empresas de propiedad china compiten con una serie de fabricantes extranjeros; y
- la mayoría de los proveedores de partes son jurídicamente independientes de los grandes fabricantes de vehículos, y, cuando los fabricantes de vehículos tienen un interés de propiedad en una instalación concreta de producción de partes de automóviles en China, suele ser una empresa conjunta con fabricantes de vehículos chinos locales.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 176 b)**

75. En su respuesta, China compara la suspensión de dos modelos diferentes de Volkswagen (el VW Passat y el VW Sagitar) para ilustrar el escaso grado de comunalización entre partes y componentes de automóviles utilizados por el mismo fabricante. Las CE señalan que la suspensión tiene una función que está estrictamente relacionada con el rendimiento y el tamaño del vehículo, y que por ello es perfectamente normal que un modelo que pesa 2.270 kilos con una velocidad máxima de 246 km/h (como la versión de gama alta del Passat) tenga una suspensión diferente de la de un modelo de 1.870 kilos de peso y una velocidad máxima de 194 km/h (como la versión inferior del Sagitar, también llamada "Jetta") (CE - Prueba documental 39).

76. Los modelos de vehículos utilizados en el ejemplo de China pertenecen a diferentes gamas de modelos. Una comparación válida tendría que haber sido entre modelos de la misma gama. El Sagitar/Jetta, por ejemplo, está desarrollado sobre la misma plataforma<sup>9</sup> y comparte gran número de partes y componentes con varios modelos más, desde la furgoneta ligera VW Caddy, hasta el

---

<sup>8</sup> Auto Parts Suppliers - Internet Links (Canadá - Prueba documental 36).

<sup>9</sup> Nos remitimos a la respuesta de las CE a la pregunta 176 y a CE - Pruebas documentales 12 a 25 donde figura una ilustración de este concepto.

turismo familiar VW Golf, y el *roadster* Audi TT (CE - Prueba documental 40). Además, aunque el Passat y el Sagitar/Jetta pertenezcan a diferentes gamas de modelos, comparten no obstante partes y componentes. Por ejemplo, varias versiones de estos dos modelos llevan el mismo motor. (CE - Prueba documental 39, páginas tercera y sexta).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 176**

77. China afirma que existe un bajo grado de comunalización de partes entre vehículos del mismo fabricante. Las medidas prevén un sentido concreto de "modelos de vehículo". El artículo 25 del Aviso N° 4 dispone: "Si, como consecuencia de que se añadan configuraciones al modelo de vehículo inicial, las partes importadas utilizadas en la nueva configuración pasan a ser consideradas vehículos completos, dicho modelo deberá registrarse en la oficina del Grupo de Orientación como un nuevo modelo de vehículo". Así pues, rasgos adicionales como un motor más potente, un cupé deportivo (por oposición a un cupé ordinario), o la inclusión de rasgos especiales de comodidad o seguridad podrían dar por resultado la creación de un "modelo" diferente. En tales circunstancias, existiría una comunalización especialmente elevada de partes en los dos "modelos".

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 176**

78. En respuesta a esta pregunta y a la pregunta 217, los reclamantes presentan una documentación amplia sobre la utilización de plataformas comunes de vehículos en la rama de producción automovilística, pero nada de esa documentación responde directamente a la pregunta ¿importan los fabricantes de automóviles partes y componentes a sabiendas de que utilizarán esas partes y componentes para montar un modelo de vehículo específico? Los reclamantes han tratado de describir un mundo en el que los fabricantes de automóviles importan diversas partes y componentes, y únicamente en ese momento deciden qué clases de automóviles van a montar, y en qué cantidades. Esta noción es una antítesis total de los modernos sistemas de gestión de la cadena de suministro, que tratan de minimizar los costes de mantener existencias garantizando para ello la entrega de partes específicas cuando se necesitan para montar una cantidad específica de un producto específico.

79. [ ], reconocido en todas partes como el productor de automóviles más eficiente del mundo, fue un precursor en la implantación de la gestión de la cadena de suministro 'justo a tiempo'. Como [ ] lo describe:

"'Justo a tiempo' significa fabricar únicamente 'lo que se necesita, cuando se necesita y en la cantidad que se necesita.' Para producir eficientemente un gran número de productos como automóviles, que constan de unas 30.000 partes, es necesario crear un plan de producción detallado que incluya la adquisición de partes, por ejemplo. Suministrar 'lo que se necesita, cuando se necesita y en la cantidad que se necesita' conforme al plan de producción puede eliminar el despilfarro, las incoherencias, y los requisitos irrazonables, dando por resultado una mejora de la productividad."<sup>10</sup>

80. Así pues, [ ] cuenta con un "plan de producción detallado" de lo que va a montar (es decir, tantos [ ] en una instalación de montaje específica), y seguidamente organiza la entrega de las partes que se necesitan para cumplir ese plan de producción, cuando se necesitan, en las cantidades que se necesitan. Las partes llegan a la instalación de montaje teniendo una relación predeterminada con la producción de un modelo de vehículo concreto para el que se necesita esa parte. Es esta relación predeterminada la que permite que el fabricante de automóviles sepa que una expedición concreta de partes y componentes está relacionada con la producción de un modelo de vehículo específico.

---

<sup>10</sup> Véase China - Prueba documental 49.

81. Por estas razones, los esfuerzos de los reclamantes por hacer patente cierto grado de comunalización de partes y componentes entre diferentes modelos de vehículos no captan el argumento pertinente - aunque una parte sea común de dos modelos de vehículos o más, el fabricante de automóviles sabe que una expedición concreta de esa parte está vinculada al montaje de un modelo de vehículo específico. No es una "ficción", como alegan las CE, que el fabricante de automóviles vincule una importación específica de partes con la producción de un modelo de vehículo específico; el fabricante sería consciente de este vínculo aun en ausencia de las medidas impugnadas.

82. Con todo, los reclamantes de hecho no han establecido que *exista* un alto grado de comunalización de partes y componentes entre diferentes modelos de vehículos. Al hacer hincapié en la utilización de *plataformas* comunes por los fabricantes de automóviles, los reclamantes han tratado de dar la impresión de que todas las plataformas tienen *partes* comunes. Ahora bien, las propias CE señalan que "las plataformas se pueden alargar, se pueden ensanchar y se les puede ajustar la altura, y dan cabida a toda una serie de motores y transmisiones".<sup>11</sup> Cuando el fabricante de automóviles efectúa esos tipos de ajustes de la plataforma de un modelo de vehículo específico, cambiarán muchas de las partes utilizadas en el montaje de ese modelo, incluso en relación con otros modelos de vehículo montados sobre la misma plataforma. Como otra prueba de la comunalización de partes entre diferentes modelos de vehículos, los Estados Unidos presentan el ejemplo concreto de los neumáticos, es decir, partes de un vehículo automóvil que se venden como productos de repuesto, y que el propietario del vehículo tiene que recambiar periódicamente. Difícilmente constituye esto una prueba de un elevado grado de comunalización entre partes y componentes de automóviles.

83. Un ejemplo sacado de las operaciones de montaje de [ ] en China refleja el bajísimo grado de comunalización de partes y componentes entre diferentes modelos de vehículos. [ ] monta el [ ] y el [ ] en la misma instalación de montaje en China. Como se indica en China - Prueba documental 50, estos turismos, aunque no estén contruidos sobre la misma plataforma, son tipos similares de automóviles de pasajeros de cuatro puertas. De las miles de partes que los componen, esos dos vehículos tienen en común exactamente *cinco*. Helas aquí<sup>12</sup>:

<b>PARTES</b>	<b>NÚMERO POR VEHÍCULO</b>
Llave para neumáticos	1
Rótulo del motor	1
Relé de arranque	1
Un tipo específico de tornillo	4
Un tipo específico de tornillo	33

84. Como lo demuestra el ejemplo, las partes de automóviles tienen un bajo grado de comunalización, incluso entre dos modelos de vehículos montados por el mismo fabricante de automóviles en la misma instalación, lo que viene a confirmar aún más el hecho de que el fabricante de automóviles es plenamente consciente de la relación entre una importación de partes y componentes específicos y el montaje de un modelo de vehículo específico.

---

<sup>11</sup> Respuestas de las CE después de la segunda reunión, párrafo 1.

<sup>12</sup> Esta información ha sido recopilada a partir de datos que [ ] facilitó a la Administración General de Aduanas en relación con el proceso de evaluación previsto en el Decreto N° 125. China presenta dicha información como información confidencial de conformidad con el carácter confidencial global de la presente comunicación, tal como está dispuesto en el párrafo 2 del artículo 18 del ESD y el párrafo 2 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial.

**177. (China)** En el párrafo 31 de su segunda declaración oral, el Canadá declara que "[l]as pruebas documentales *en contexto* son tan solo un aspecto de esta evaluación. No obstante, China simplifica excesivamente el término 'éste presente' al alegar que, a efectos de clasificación, basta 'una declaración de aduana u otras pruebas documentales'. China lo consideraría el único determinante". ¿Está China de acuerdo con la declaración del Canadá? De no ser así, ¿por qué?

#### **Respuesta de China**

85. China no está de acuerdo con esta declaración, y no entiende el fundamento de la afirmación del Canadá. China ya ha explicado que la declaración de aduana establece que una expedición concreta de partes y componentes de automóviles es una de una serie de expediciones que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. China considera que el hecho de que una expedición concreta sea una de una serie de expediciones vinculadas forma parte del "contexto" en el que las partes y componentes de automóviles se presentan a las autoridades aduaneras. Aunque el Canadá reconoce la importancia de las pruebas documentales como elemento de la determinación en materia de clasificación, no aporta un fundamento que apoye su afirmación (implícita) de que el Decreto N° 125 utiliza indebidamente las pruebas documentales. Además, como explicó el propio Canadá durante la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, los factores que resulten pertinentes para efectuar una determinación en materia de clasificación variarán según las circunstancias. El Canadá no explica por qué las reglas del Sistema Armonizado prescriben una ponderación y tasación concretas de dichos factores en cualquier circunstancia, o en las circunstancias de las que se ocupan las medidas impugnadas.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 177**

86. Es evidente que, como se desprende por ejemplo del párrafo 41 de su comunicación de réplica, China hace considerable hincapié en la declaración de aduana, que conforme a las medidas impugnadas obliga al importador a identificar el modelo al que está destinado la parte importada. Es un círculo vicioso. En ausencia de las medidas impugnadas, los fabricantes de vehículos no identificarían con seguridad si una parte importada dada se va a utilizar en un modelo de vehículo dado. Importarían partes a granel en función de las necesidades estimadas para diferentes modelos, ya fuere para fabricación, reparación o piezas de repuesto. Como se afirma en el párrafo 12 de la Segunda comunicación escrita de las CE, es paradójico que las medidas impugnadas son las que crean la ficción de diferentes modelos de vehículos compuestos por partes totalmente diferentes. En cualquier caso, la obligación de identificar el uso interno previsto en China es una demostración de que las medidas impugnadas incumplen el artículo III del GATT de 1994.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 177**

87. La respuesta de China afirma que "el hecho de que una expedición concreta sea una de una serie de expediciones vinculadas forma parte del 'contexto' en el que las partes y componentes de automóviles se presentan a las autoridades aduaneras". China adopta un enfoque sumamente laxo de la forma en que las expediciones están "vinculadas"; presuntamente, sólo es preciso que una expedición contenga una parte o componente que en un momento dado pueda acabar montado en el mismo modelo de vehículo que una parte de otra expedición. Las medidas no examinan ni tienen en cuenta quién es el importador o el exportador, cuándo fue enviada la expedición o en qué momento llega, de dónde procede la expedición o a dónde llega, o cómo se expiden las partes. El "contexto" de las medidas no se ocupa de la "importación" o de actividades "vinculadas con la importación", sino que, antes bien, las medidas se centran en la cuantía de contenido local utilizado en un vehículo montado en China.

88. A este respecto, el artículo 5 del Decreto N° 125 dispone que "consideradas vehículos completos' ... alude a las partes importadas utilizadas por un fabricante de automóviles que ya sean consideradas vehículos completos *cuando el vehículo esté siendo montado*". Conforme al artículo 7 del Decreto N° 125 (y el artículo 4 de la Aviso N° 4), la verificación se realiza *"in situ"* en la instalación de fabricación. Según el artículo 19 del Decreto N° 125, en la verificación se examina la primera serie, o lote, de *vehículos montados*. Además, *se seguirán* montando vehículos -en condiciones de gran incertidumbre- hasta el momento en que China emita los resultados de la verificación. El artículo 20 del Decreto N° 125 obliga a informar sobre partes opcionales cuando "se instalan partes importadas como agregados opcionales," y prevé una nueva verificación "en el proceso de producción". Y el artículo 28 del Decreto N° 125 obliga a los fabricantes a declarar artículos a la aduana "[u]na vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas en vehículos completos" y ésta efectuará entonces la clasificación y la percepción de los derechos.

89. Las medidas se centran en el montaje y la proporción de contenido local e importado en el vehículo final. He ahí el "contexto" que constituyen las medidas.

**178. (China) En respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial, China declara que ha adoptado instrumentos normativos amplios de la misma naturaleza que las medidas relativas a las partes de automóviles en otras ramas de producción, pero no las mencionó explícitamente ni las presentó. ¿Tendría China la bondad de indicar dichos instrumentos normativos en otras ramas de producción?**

#### **Respuesta de China**

90. La pregunta 11 planteaba si China había adoptado instrumentos jurídicos similares a la Política de Desarrollo de la Industria Automovilística en relación con otras ramas de producción. Dichos instrumentos no tienen forzosamente "la misma naturaleza" que las "medidas relativas a las partes de automóviles". Las medidas en litigio en la presente diferencia guardan relación con un solo capítulo de la Política de Desarrollo de la Industria Automovilística, relacionado con la aplicación y el cumplimiento de la legislación aduanera. En cuanto a instrumentos normativos amplios en otras ramas de producción, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) ha dictado varias políticas de Desarrollo Industrial, entre las que figuran, por ejemplo, la Política de desarrollo en el sector del acero (8 de julio de 2005) y la Política de desarrollo en el sector del cemento (17 de octubre de 2006).

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 178**

91. Según entienden las Comunidades Europeas, los amplios instrumentos normativos que China cita en su respuesta a la pregunta 178 no prevén medidas similares a las que China ha impuesto sobre las importaciones de partes de automóviles (la Orden Normativa de la Industria Automovilística de 2004 y sus medidas de aplicación, o sea, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4).

92. Las Comunidades Europeas subrayan nuevamente que el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 no dan aplicación solamente a un capítulo de la Orden Normativa de la Rama de Producción Automovilística de 2004, sino a su totalidad (véase, por ejemplo, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 24).

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 178**

93. Vista su respuesta, parece que China no cuenta con instrumentos normativos en otras ramas de producción que, en sus aspectos pertinentes, tengan la misma naturaleza que las medidas relativas a las partes de automóviles.

#### **B. CARÁCTER JURÍDICO DE LAS MEDIDAS**

**179. China alega que las partes han llegado a un acuerdo sustancial sobre los principios pertinentes para determinar si una medida o carga concreta está sujeta a las disciplinas del artículo II o a las disciplinas del artículo III del GATT (China, Segunda comunicación escrita, párrafos 4 y 100):**

**a) (China) ¿Cuáles son exactamente esos principios? Sírvanse explicar dónde figuran en el sentido de las disposiciones aplicables del GATT.**

#### **Respuesta de China**

94. Como China ha explicado durante todo el presente procedimiento, una medida o carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, si impone un "derecho de aduana propiamente dicho" a las mercancías de otro Miembro "al ser importadas" en el territorio aduanero. China no es consciente de que ninguna de las partes en las presentes actuaciones (con inclusión de los terceros) haya adoptado la posición de que el término "al ser importadas" se defina según el momento o el lugar en que se percibe una carga. Es decir, China no es consciente de que ninguna de las partes haya adoptado la posición de que una medida debe imponerse, y una carga debe percibirse, cuando las mercancías *cruzan físicamente la frontera* para que dicha medida o carga quede comprendida en el alcance del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración. En los sistemas modernos de administración de aduanas, los derechos de aduana no son "peajes" que se perciban como condición previa para poder sacar las mercancías del muelle. Al contrario, las partes han reconocido que las autoridades aduaneras imponen medidas aduaneras, y perciben derechos de aduana propiamente dichos, después del momento y del lugar en los que las mercancías han cruzado la frontera.

95. De conformidad con el apartado b) del párrafo 3 del artículo 31 de la Convención de Viena, el término "al ser importadas" debe interpretarse a la luz de la extendida y constante práctica de los Miembros de imponer medidas de carácter aduanero, y de percibir derechos de aduana, después de que las mercancías han cruzado la frontera. Como China documentó en el párrafo 103 de su Segunda comunicación escrita, todas las interpretaciones brindadas por las partes en la presente diferencia (de nuevo con inclusión de los terceros) apuntan a que la *razón* o el *hecho* que dio lugar a la imposición de la medida o la carga es la consideración determinante para evaluar si la medida o la carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II.<sup>13</sup> El Canadá declara, por ejemplo, que "[a] evaluar la caracterización de una carga, hay que considerar *la razón*, así como la forma y el momento, en que se impone dicha carga".<sup>14</sup> En una reunión del Grupo Especial con los terceros, el Brasil se refirió a ello como "el hecho o los hechos que dan lugar a la aplicación de las medidas en litigio".<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Comunicación de réplica de China, párrafo 103.

<sup>14</sup> Respuestas del Canadá, página 19 (sin cursiva en el original).

<sup>15</sup> Respuestas escritas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial a los terceros, página B-21.

96. En consonancia con estas explicaciones, y con la práctica de los Miembros de la OMC, una medida o carga se impone sobre mercancías "al ser importadas" en el territorio aduanero de un Miembro si dicha medida o carga es activada por la importación de mercancías en el territorio aduanero del Miembro, o nace con motivo de dicha importación. Un Miembro podrá imponer una medida aduanera o percibir un derecho aduanero propiamente dicho después de que las mercancías crucen físicamente la frontera, siempre que la medida o la carga guarde relación con una obligación que nace con motivo de la importación de las mercancías en el territorio aduanero del Miembro.

97. Por las razones que ya ha explicado, China considera que si se determina que una medida o carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, esa misma medida o carga no se puede evaluar conforme al artículo III el GATT. Las posiciones respectivas de los reclamantes sobre el carácter binario del artículo II y el artículo III no están del todo claras. El Canadá, como mínimo, parece aceptar que una medida o carga que está válidamente comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II no puede analizarse en el marco del artículo III.<sup>16</sup> Así pues, existe al parecer menos margen de acuerdo entre las partes en cuanto a los factores que son pertinentes para determinar si una medida o carga está sujeta a las disciplinas del artículo III.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 179 a)**

98. La respuesta de China a la pregunta 179 a) del Grupo Especial es un buen ejemplo de la táctica que ha adoptado para las presentes actuaciones del Grupo Especial. En primer lugar, China trata de encontrar acuerdo entre las Partes de que "al ser importados" no se "define según el momento o el lugar en que se percibe una carga" (sin subrayar en el original). Luego, China "inocentemente" hace una paráfrasis de este presunto "acuerdo" y entiende que "China no es consciente de que ninguna de las partes haya adoptado la posición de que una medida debe imponerse, y una carga debe percibirse, cuando las mercancías cruzan físicamente la frontera ..." (sin subrayar en el original). De repente, "percepción" se ha ampliado a "imposición y percepción". Un par de frases después, estos 'principios' se hacen extensivos a "medidas aduaneras" y a la "razón o el hecho que dio lugar a la imposición de la medida o la carga".

99. China parafrasea presuntos "acuerdos" para poder ampliar tales 'acuerdos' prácticamente *ad eternum* y amoldarlos a sus propios argumentos. En los párrafos 35 a 49 de su Segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas han expuesto un análisis detallado de los factores pertinentes al análisis del ámbito respectivo de los artículos II y III del GATT de 1994.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 179 a)**

100. En el primer párrafo de su respuesta, China trata de refundir dos conceptos distintos, a saber, cuándo se "impone" una carga y cuando se "percibe". Los Estados Unidos han presentado anteriormente observaciones sobre estos diferentes conceptos en sus respuestas a las preguntas 32, 87 y 180 del Grupo Especial. Igualmente, los Estados Unidos han abordado las afirmaciones de China en cuanto a la pertinencia de la "razón" de la imposición de una carga en su respuesta a las preguntas 181 y 183 del Grupo Especial.

101. Por último, China utiliza al parecer el siguiente método para determinar si una carga está comprendida en el ámbito del artículo II o del artículo III: pasar totalmente por alto el artículo III, ver si la medida podría encajar discutiblemente en la definición de derecho de aduana, y concluir seguidamente que es de aplicación el artículo II con exclusión del artículo III. Ello no se ajusta al tipo de planteamiento o razonamiento que han empleado anteriores grupos especiales al examinar la

---

<sup>16</sup> Véase la comunicación de réplica de China, párrafo 123.

presente cuestión u otras similares. Véase, por ejemplo, *Bélgica - Subsidios familiares*, IBDD 1S/59, *CEE - Piezas y componentes*, IBDD 37S/147, párrafos 5.4 a 5.8, *India - Automóviles*, WT/DS146, 175/R, párrafos 7.217 y siguientes, y *CE - Amianto*, WT/DS135/R, párrafos 8.83-8.100. Antes bien, cada carga debe examinarse en función de sus hechos y circunstancias concretos, teniendo en cuenta el texto del artículo II y del artículo III, en contexto, y habida cuenta del objeto y propósito del Acuerdo sobre la OMC.

**b) (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con China? Sírvanse formular observaciones.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

102. Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con China. Las Comunidades Europeas consideran que las medidas chinas están comprendidas en el ámbito del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994 y en consecuencia no pueden estar de acuerdo con las diversas formulaciones confusas que China ha presentado en apoyo de su alegación de que las medidas deberían examinarse exclusivamente conforme al artículo II del GATT de 1994. Los criterios sustantivos precisos de esta conclusión se han expuesto en las comunicaciones de las Comunidades Europeas, por última vez en los párrafos 17 a 20 de su Segunda comunicación escrita y los párrafos 35 a 56 de su comunicación de réplica.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

103. En el párrafo 4 de su comunicación de réplica, China afirma que "al parecer, las partes ya están de acuerdo acerca de determinados principios básicos relativos a la caracterización de una carga en relación con los derechos y obligaciones de un Miembro conforme al artículo II y el artículo III del GATT de 1994" y que la cuestión de "si se trata de una carga que el Miembro puede imponer con motivo de la importación del producto o, de lo contrario, si la carga guarda relación con el estado de un producto después de haber sido importado".

104. Los Estados Unidos no están de acuerdo en que las partes hayan llegado a un acuerdo sobre esos "principios". En primer lugar, los derechos de aduana deben basarse en la condición del artículo al ser importado, mientras que las medidas de China imponen cargas basadas en que el artículo se utilice o no en la producción nacional y en el contenido nacional del vehículo completo producido dentro de China. En segundo lugar, la cuestión no es que se trate de una carga que el Miembro *puede* imponer, pues el artículo II y el artículo III no otorgan permiso sino que prevén restricciones de las medidas de los Miembros. El hecho de que una medida esté o no esté en consonancia con una obligación no determina que una medida esté en consonancia con una obligación diferente. Para determinar si una medida o carga concreta está sujeta a las disciplinas del artículo II o del artículo III es preciso un análisis del texto de dichos artículos, análisis que China evita en gran medida.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

105. El Canadá no está de acuerdo en que exista un acuerdo sustancial con China sobre los principios pertinentes para determinar si se aplica el artículo II del GATT, y en particular en qué circunstancias pueden imponerse derechos de aduana propiamente dichos conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración. La posición del Canadá es que los derechos de aduana propiamente dichos deben liquidarse en función del estado que las mercancías presenten en la frontera, lo que no hacen las medidas de China. El fundamento jurídico de este argumento se expone con detalles en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá.



**180. (Reclamantes) China alega que las partes están de acuerdo en que el momento y el lugar en que se percibe una carga no es la consideración determinante al evaluar si dicha carga está sujeta a las disciplinas del artículo II o del artículo III (China, Segunda comunicación escrita, párrafo 4). ¿Están ustedes de acuerdo en que las respectivas respuestas de los reclamantes a la pregunta 87 parecen indicar que el Canadá discrepa de la posición de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos sobre este aspecto? ¿Tendrían ustedes una posición distinta sobre la pertinencia del momento y el lugar si se refiriera en cambio al cálculo y la liquidación de la carga?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

106. Las Comunidades Europeas no ven ninguna diferencia sustantiva en las posiciones de los reclamantes sobre esta cuestión. Las Comunidades Europeas opinan que el tiempo y el lugar precisos de la percepción efectiva de una carga no son determinantes para caracterizar la carga o la medida que impone la carga. Dicho de otro modo, la percepción o el pago efectivo de un derecho de aduana propiamente dicho puede ocurrir después de la importación, pero la determinación de la cuantía adeudada debe efectuarse en el momento de la importación, es decir, en función de las características objetivas del producto cuando se presenta para ser clasificado en la frontera (véase el informe del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246). Las Comunidades Europeas prefieren la palabra determinación en lugar de las palabras "cálculo y liquidación" de la carga que se emplean en la pregunta del Grupo Especial, aunque podría considerarse que en este contexto dichas nociones son sinónimas.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

107. Los Estados Unidos no creen que exista desacuerdo entre los reclamantes sobre este aspecto. Los Estados Unidos no mantienen que el momento y el lugar en el que se percibe una carga sean la consideración determinante al evaluar si una carga es una carga interior o un derecho de aduana. Los Estados Unidos sí mantienen, no obstante, que dicha cuestión puede ser pertinente a la caracterización de la carga. Los Estados Unidos consideran que el momento y el lugar de liquidación o cálculo de la carga serían también pertinentes al evaluar si se trata de una carga interior o de un derecho de aduana.

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

108. El Canadá no considera que exista ningún desacuerdo entre los reclamantes sobre este punto. Como se expone con más detalles en respuesta a la pregunta 87, y en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá, los derechos de aduana propiamente dichos deben imponerse en función del Estado del producto cuando llega a la frontera. El pago real no tiene que tener lugar en la frontera, ni siquiera se debe determinar en ese momento la cuantía adeudada (lo que podría caracterizarse como el "cálculo" o "liquidación" de la carga), siempre que el derecho se perciba respecto de la mercancía que se presenta.

109. El Canadá no está de acuerdo con la caracterización por China, en el párrafo 4 de su Segunda comunicación escrita, de que la cuestión es de "si se trata de una carga que el Miembro puede imponer con motivo de la importación del producto". El apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, sólo permite la imposición de derechos de aduana propiamente dichos a productos "al ser importados", no "con motivo de su importación". Este aspecto se analiza detalladamente en la Segunda comunicación escrita del Canadá, en la sección II.B.

**181. (Reclamantes) China sostiene que no percibe ningún desacuerdo sustancial acerca de la interpretación de que el término "al ser importados" conforme al artículo II del GATT significa que la caracterización de cualquier carga dada de conformidad con esa disposición *dependerá de la razón o el hecho que dé lugar a su imposición.* (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 103.) ¿Están ustedes de acuerdo? Sírvanse formular explicaciones.**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

110. Existe un desacuerdo fundamental entre China y las Comunidades Europeas acerca de la interpretación de la noción de "al ser importados" conforme al artículo II del GATT de 1994. China trata de vincular las medidas impugnadas con el artículo II de diversas maneras artificiales.

111. Es obvio que la "razón o hecho" conforme al artículo II del GATT que da lugar a la imposición de un derecho de aduana propiamente dicho es la importación de la mercancía en el territorio aduanero de un Miembro. No obstante, la razón o hecho que da lugar a la imposición de las cargas en el marco de las medidas no es la importación de la mercancía en el territorio aduanero de China, sino el montaje, ajuste, equipamiento y fabricación de las partes importadas en un vehículo completo después de la importación en combinación con una proporción insuficiente (en valor o cantidad) de partes nacionales. El artículo II no permite que se impongan derechos de aduana propiamente dichos mientras "dependan" de alguna forma de la importación.

112. China utiliza varias nociones muy distintas en su intento de definir "al ser importados", y "la razón o el hecho que da lugar a su imposición" es solo una de tantas.<sup>17</sup> En particular, China trata de ampliar el alcance material de "al ser importados" sugiriendo que "una carga es 'en el momento de la importación ...' de un producto (...) si la carga *guarda una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida*".<sup>18</sup> Las Comunidades Europeas reiteran que el apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, no contiene ningún texto que permita la ampliación sin precedentes de su alcance de la forma que sugiere China.<sup>19</sup> Este criterio que propone China es excesivamente amplio, carece de precisión y por ello, no es adecuado para distinguir cargas interiores y derechos de aduana propiamente dichos "en el momento de la importación".

113. Como exponen las Comunidades Europeas en su Segunda comunicación escrita, el término "en el momento de la importación" tiene un aspecto temporal y otro material (véanse los párrafos 39 a 49). China exagera el aspecto temporal de "en el momento de la importación" al referirse a un "proceso de importación", que no está completo hasta 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".<sup>20</sup> No es sorprendente que China mantenga que todo el procedimiento administrativo conforme al Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 es parte de un régimen aduanero que no está terminado hasta que se imponen las cargas en virtud del artículo 28 del Decreto N° 125.<sup>21</sup> La posición de China pasa totalmente por alto el informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, que rechazó que la cuestión de que las mercancías estuvieran en libre práctica

---

<sup>17</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 37 a 49.

<sup>18</sup> Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 67 (sin cursiva en el original).

<sup>19</sup> Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 90 del Grupo Especial.

<sup>20</sup> Véase la respuesta de China a la pregunta 87 del Grupo Especial.

<sup>21</sup> Véase la respuesta de China a la pregunta 135 del Grupo Especial ("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").

fuera un criterio pertinente para determinar si una medida está comprendida en el alcance del artículo II del GATT.

114. Además, esos procedimientos pueden tardar meses y hasta años en completarse y exigen reunir y presentar información que no tiene nada que ver con lo que resulta necesario a los efectos de clasificar mercancías conforme a la Lista china y despachar las mercancías en aduana (como el plan de producción anual del modelo de vehículo o la lista de proveedores nacionales y extranjeros previstos en el artículo 9 del Decreto N° 125). En la Prueba documental 26 presentadas por las CE se demuestra que muchas solicitudes presentadas en 2005 y 2006 y casi todas, cuando no todas, las presentadas en 2007 con arreglo a los procedimientos previstos en las medidas (véanse los detalles en el capítulo 2 del Aviso N° 4) siguen pendientes en manos de las autoridades chinas. Unos trámites tan sumamente prolongados y engorrosos no tienen nada que ver con los regímenes aduaneros normales que se aplican en el resto del mundo, con inclusión de las CE, los Estados Unidos y el Canadá.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

115. Los Estados Unidos no están de acuerdo en que el término "al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista" signifique que la caracterización de una carga conforme al artículo II dependa de la razón o acontecimiento presunto que supuestamente da lugar a la carga. La "razón" de que se liquide un derecho de aduana puede ser "porque se importa un artículo". Pero un impuesto interior (a efectos del párrafo 2 del artículo III) puede igualmente imponerse "porque se importa un artículo". Así pues, ese factor no es determinante.

116. El apartado b) del párrafo 1 del artículo II dispone que, al ser importado un producto en el territorio de un Miembro, el Miembro no impondrá derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados y previstos en su Lista. Así pues, la imposición de derechos de aduana propiamente dichos ocurre en el momento de la importación de las mercancías en el territorio a que se refiere la Lista de un Miembro.

117. Como han subrayado los Estados Unidos, China impone una carga del 25 por ciento sobre partes de automóviles importadas únicamente si: 1) la parte se utiliza efectivamente en la fabricación de un vehículo y 2) la cantidad de contenido importado de ese vehículo excede de los límites máximos establecidos en las medidas de China. Una carga que se liquida en función de la cantidad de contenido local de un producto de fabricación interna no puede considerarse una carga a la "importación".

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

118. El Canadá no está de acuerdo. Se trata de un intento de inferir, sin justificación alguna en el texto del artículo II, que la aplicación de una carga en frontera está de alguna forma vinculada a la justificación última de la importación, con independencia de la clasificación correcta de la mercancía en la forma en que se presenta en la frontera. La razón o el hecho que da lugar a la carga es el acto material de la importación.

119. China trata erróneamente de incluir la frase "imponer como condición de" en "a ... o con motivo de ...", que figura en la segunda oración, jurídicamente distinta, del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT. China argumenta seguidamente que su interpretación está vinculada al término "al ser importados" que figura en la primera oración. Como se señala en el párrafo 27 de la segunda declaración oral del Canadá, existe una distinción clara e importante entre estos términos. Conforme a la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, la razón o hecho *no* cambia. El Canadá ha dejado claro en la sección II.B de su Segunda comunicación escrita que la

"razón o hecho" es siempre el mismo en virtud del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, pues los derechos de aduana propiamente dichos pueden imponerse únicamente a los productos en función de su estado físico cuando llegan a la frontera. La obligación de pagar un derecho puede emanar solamente de ese único hecho.

120. No existe fundamento en el artículo II, ni en la práctica de los Miembros de la OMC, para una sugerencia de que se podrán imponer derechos de aduana en general mientras que "dependan" de algún modo del hecho de la importación. Como sostuvo el Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, ni el objetivo de política ni la designación o caracterización nacional de una carga cuentan para determinar si la carga es interior.<sup>22</sup> Ello es aplicable directamente al presente caso, en el que la dependencia de las cargas interiores respecto de la importación está vinculada *únicamente* al hecho de que las partes fueron importadas en un momento dado.

**182. (China) El Canadá alega que China reconoce que si el contenido importado en un vehículo fabricado cambia después de la importación, las partes importadas podrán caracterizarse como vehículo completo si la autoevaluación del modelo de vehículo no dio ese resultado (lo que da lugar a una carga más elevada). El Canadá seguidamente concluye que "en consecuencia, la autoevaluación no es sino un mecanismo para la administración de una carga interior, en la frontera o fuera de ella". (Canadá, Segunda comunicación escrita, párrafo 36.) ¿Están ustedes de acuerdo? Sírvanse dar explicaciones.**

#### **Respuesta de China**

121. La declaración del Canadá es errónea. Como se explica en respuesta a las preguntas 167 y 168 *supra*, la clasificación de partes y componentes de automóviles se basa en los resultados del informe de verificación y la declaración que el fabricante presenta a las autoridades aduaneras cuando las partes de automóviles entran en China.

122. Si la clasificación de un modelo de vehículo previamente registrado cambia desde la entrada de las partes en China hasta el momento en que los derechos de aduana son pagaderos, China permite que el fabricante pague los derechos sobre dichas partes en función de la clasificación revisada del modelo de vehículo. Se trata de un arreglo de favor que se le hace al fabricante, puesto que se reconoce el derecho de éste a presentar una evaluación revisada del modelo de vehículo y obtener su verificación. En la práctica, ese arreglo de favor se aplicaría, en su caso, a un número limitado de importaciones. Como los derechos de aduana se perciben con carácter mensual (como se especifica en el artículo 31 del Decreto N° 125), habrá un número limitado de partes y componentes de automóviles por los que el fabricante no habrá pagado los derechos en el momento en que el Centro de Verificación expida un informe con la conclusión de que el modelo de vehículo ya no presenta las características esenciales de un vehículo automóvil importado. Se permite al fabricante pagar los tipos más bajos de derechos aplicables a partes únicamente respecto de las partes y componentes comprendidos en este estrecho margen.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 182**

123. Como las cargas son "pagaderas" debido al montaje y fabricación de partes en un vehículo completo en combinación con un número o proporción insuficiente de partes locales, las cargas son manifiestamente interiores (artículo 28 del Decreto N° 125). El hecho de que China facilite el pago o la percepción de las cargas aplicando los resultados de los procedimientos de verificación previstos en

---

<sup>22</sup> *CEE - Piezas y componentes*, informe del Grupo Especial del GATT, párrafo 5.6.

las medidas de forma normalizada después de que se haya fabricado el primer lote de vehículos no hace al caso en el marco de la evaluación jurídica de las medidas impugnadas.

124. Además, la afirmación por China en su respuesta de que "la clasificación de partes y componentes de automóviles se basa en los resultados del informe de verificación y la declaración que el fabricante presenta a las autoridades aduaneras cuando las partes de automóviles entran en China" es un caso hipotético teniendo en cuenta las medidas (véanse *supra* las observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 168). Además, la explicación de China de que, en la mayoría de los casos, el derecho del 25 por ciento sobre vehículos completos se habrá pagado de todas formas antes de que el informe de verificación concluya que las partes ya no se caracterizan como vehículos completos sólo puede significar que las medidas imponen una carga del 25 por ciento (presuntamente para aplicar el derecho de aduana del 25 por ciento sobre vehículos completos) a partes de automóviles importadas que, incluso conforme a las normas de China, no pueden ser consideradas vehículos completos.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 182**

125. Los Estados Unidos subrayan una vez más que si la cuantía de contenido importado en un vehículo fabricado cambia después de que algunas o todas las partes de ese vehículo hayan sido importadas, las partes importadas podrán caracterizarse como un vehículo completo importado - incluso si el modelo de vehículo no se clasificó como tal en la autoevaluación. Esa situación se produce por la aplicación del artículo 20 del Decreto N° 125<sup>23</sup> y el último párrafo del artículo 6 de la Aviso N° 4.<sup>24</sup>

126. La estructura de las medidas establece que la categorización definitiva de una parte importada se efectúa después del montaje, y no en la frontera. Si las partes se categorizaran en la frontera, no habría motivo para imponer una fianza de pago a todas las partes, y aplazar el pago de la carga. Toda la estructura de las medidas gira en torno del montaje real del vehículo.

127. Por último, la respuesta de China indica que se puede producir un cambio como un "arreglo de favor que se le hace al fabricante", como si el aplazamiento de la determinación favoreciera al importador. En realidad, el cambio también puede dar por resultado que se obligue al fabricante a pagar las cargas suplementarias. Véase el artículo 6 de la Aviso N° 4.

**183. (Reclamantes) Para China, la naturaleza de la carga depende de que sea o no una carga que puede imponer un Miembro a) con motivo de la importación del producto, o, subsidiariamente, b) de que la carga guarde relación con el estado de un producto después de que haya sido importado. (China, Segunda comunicación escrita, párrafos 4 y 112.) ¿Están ustedes de acuerdo? Sírvanse explicar.**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

128. Las Comunidades Europeas opinarían que la distinción que hace China entre 'que sea o no una carga que puede imponer un Miembro a) con motivo de la importación del producto, o,

---

<sup>23</sup> "Si durante el proceso de producción cambia la condición de un artículo por lo que respecta a su consideración como vehículo completo, el fabricante de automóviles podrá solicitar a la aduana que vuelva a verificar el modelo básico de vehículo. La aduana, con arreglo al informe de nueva verificación emitido por el Centro, determinará el precio, derechos pagados, a los efectos del cálculo de los derechos".

<sup>24</sup> "Si el porcentaje de partes importadas cambia de manera que las partes importadas utilizadas en el modelo de vehículo pasen a ser consideradas, o dejen de ser consideradas, un vehículo completo, el modelo de vehículo modificado deberá registrarse como un nuevo modelo de vehículo".

subsidiariamente, b) de que la carga guarde relación con el estado de un producto después de que haya sido importado' no es sino una reformulación de las palabras "en el momento de la importación" e "interior" sin presentar ningún argumento sustantivo nuevo.

129. Los Miembros naturalmente pueden imponer derechos de aduana propiamente dichos de conformidad con sus listas "en el momento de la importación" en virtud del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración. En cambio, los Miembros no pueden imponer derechos de aduana propiamente dichos después de la importación o incluso con motivo de ésta. Como se expone en los párrafos 39 a 49 de la comunicación de réplica de las Comunidades Europeas, "en el momento de la importación" tiene un aspecto temporal y otro material. Al utilizar las palabras "con motivo de la importación del producto", China parece hacer caso totalmente omiso del aspecto temporal de la noción y, al mismo tiempo, desdibujar su aspecto material.

130. No está muy claro qué quiere conseguir China con su referencia a "que la carga guarde relación con el estado de un producto después de haber sido importado". En particular, las palabras "el estado de un producto" son muy poco claras. En cualquier caso, las Comunidades Europeas consideran que han demostrado que las cargas se imponen después de que los productos han sido importados, por lo que constituyen cargas interiores.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

131. Como declaran en la respuesta a la pregunta 181, los Estados Unidos no están de acuerdo en que una carga impuesta "con motivo de la importación de un producto" sea necesariamente un derecho de aduana propiamente dicho. Se podrá considerar que toda carga interior impuesta a un producto importado por el hecho de ser éste importado se impone "con motivo de la importación del producto". Así pues, ese criterio no constituye una distinción útil entre una carga interior y un derecho de aduana.

132. Tampoco está claro que es lo que China quiere decir al declarar "si la carga guarda relación con el estado de un producto después de haber sido importado". Un producto podría tener cualquiera de una serie de "estados" después de ser importado según las medidas en litigio (por ejemplo, si se trata de un insumo a efectos del IVA, una mercancía de lujo sujeta al impuesto de lujo, o si recibe un trato diferente porque ha sido importado).

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

133. El Canadá no está de acuerdo. Véanse las respuestas a las preguntas 180 y 181, *supra*.

**184. (*Estados Unidos*) En su respuesta a la pregunta 106, los Estados Unidos, a diferencia de los otros dos reclamantes, adopta la posición de que, si bien las cargas percibidas conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 serían en principio "derechos de aduana propiamente dichos", el Grupo Especial debería no obstante examinar las alegaciones en el marco de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT y el *Acuerdo sobre las MIC* en lo que respecta a dichas cargas. Sírvanse explicar el fundamento jurídico de su posición teniendo en cuenta que, conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, ninguna otra disposición de las medidas se aplica a dichas importaciones.**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

134. Según el segundo párrafo del artículo 2 del Decreto N° 125, si el importador así lo decide, el Decreto N° 125 ya no será de aplicación a los juegos completamente desmontados (CKD) y

parcialmente desmontados (SKD) que importen los fabricantes de automóviles, y el fabricante efectúa los trámites de despacho y paga los derechos del 25 por ciento en la oficina de aduanas de su zona. En la respuesta inicial de los Estados Unidos a la pregunta 106 del Grupo Especial se interpretó erróneamente esa cuestión; los Estados Unidos efectivamente están de acuerdo con el Canadá y las Comunidades Europeas en que, en la circunstancia en que el importador recurre al artículo 2 del Decreto N° 125 para juegos de piezas CKD y SKD, no se plantean cuestiones en el marco de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT y del artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*.

**(Comunidades Europeas y el Canadá) Sírvanse confirmar que las Comunidades Europeas y el Canadá no adoptan la misma posición que los Estados Unidos acerca de la necesidad de examinar las alegaciones en el marco de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT y el *Acuerdo sobre las MIC* en lo que respecta a las cargas conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125. Si así lo confirman, sírvanse explicar detalladamente la razón por la que no adoptan esa posición.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

135. Siempre que se apliquen los procedimientos aduaneros normales en virtud del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, las Comunidades Europeas consideran que bastaría que el Grupo Especial decidiese si está o no en conformidad con el artículo II del GATT de 1994 aplicar el derecho sobre vehículos completos a dichos juegos con carácter general y en todos los casos. Como han demostrado las Comunidades Europeas en sus diversas comunicaciones (la más reciente en los párrafos 130 a 132 de la Segunda comunicación escrita), ese trato uniforme es incompatible con el artículo II del GATT de 1994.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

136. El Canadá no considera que exista ningún desacuerdo fundamental entre los correclamantes. Como señaló el Canadá en respuesta a la pregunta 33, los juegos de piezas CKD o SKD que contienen prácticamente todas las partes para un vehículo en una sola expedición pueden clasificarse debidamente como vehículos completos en el nivel de seis dígitos. No obstante, el punto fundamental, como se expone detalladamente en las secciones II.E y F de la Segunda comunicación escrita del Canadá, es que el tipo de derecho debido de tales vehículos es el 10 por ciento con independencia de la clasificación. Esto puede calificarse correctamente como una cuestión de la aplicación correcta de la Lista de China, la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Por supuesto, el hecho de un derecho de aduana propiamente dicho no esté sujeto a escrutinio conforme al párrafo 2 del artículo III no quiere decir que esas cargas estén exentas de escrutinio en virtud del párrafo 4 del artículo III del GATT o el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*. Véase, por ejemplo, *Canadá - Automóviles*<sup>25</sup> e *Indonesia - Automóviles*.<sup>26</sup>

137. Sin embargo, cuando el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 se aplica para eximir a partes importadas de las cargas administrativas de las medidas, y cuando se imponen derechos de aduana propiamente dichos en función del estado de esas partes importadas cuando llegan juntas a China (es decir, si se aplica debidamente a la definición estricta de juego de piezas CKD o SKD), no es necesario examinar este caso sumamente específico (y sumamente limitado) de la aplicación de las medidas impugnadas conforme a los párrafos 4 y 5 del artículo III y el *Acuerdo sobre las MIC*.

---

<sup>25</sup> *Canadá - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafos 10.73, 10.90.

<sup>26</sup> *Indonesia - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafos 14.65, 14.91.

185. China sostiene que existe una "diferencia conceptual" entre las cargas conforme al artículo 29 del Decreto N° 125 y otras cargas con arreglo a las medidas. Más concretamente, China alude a diversos aspectos relacionados con las primeras que las diferencian de las segundas, entre otros: la importación por el proveedor y no por el fabricante, el pago de la carga aplicable por el proveedor y el pago posterior de la diferencia por el fabricante (deducción de la carga aplicable); que dicho proveedor habría completado las "formalidades aduaneras necesarias"; que dichas partes de automóviles importadas ya no estarían sujetas a "control aduanero"; que las "normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito" no se aplicarían en tales circunstancias; y que dichas partes importadas estarían por lo tanto "en libre práctica" en China.

a) (China) ¿Garantiza la "fianza en concepto de derechos de aduana" depositada de conformidad con el artículo 12 del Decreto N° 125 por un fabricante que monta partes de automóviles que han sido importadas por el propio fabricante el pago de los derechos de aduana correspondientes a la importación de partes importadas por proveedores que se incluyan finalmente en un modelo de vehículo que haya sido caracterizado como vehículo completo? Sírvanse dar explicaciones.

#### Respuesta de China

138. La fianza en concepto de derechos de aduana afecta únicamente a las partes importadas por el propio fabricante de automóviles. Las partes importadas por terceros proveedores pasan por los trámites aduaneros ordinarios normales y pagan el derecho de importación a la aduana.

#### Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 185 a)

139. La respuesta de China reconoce que los procedimientos en virtud de las medidas no son parte de "los trámites aduaneros ordinarios normales".

b) (China) En el ejemplo antes citado, si la "fianza en concepto de derechos de aduana" abarca también la importación de partes de automóviles por proveedores, ¿cómo puede compaginarse con la declaración de China de que "los proveedores habrían completado las formalidades aduaneras necesarias" y que esas partes se encontrarán en "libre práctica"? Sírvanse presentar explicaciones.

#### Respuesta de China

140. Véase la respuesta a la pregunta 185 a) *supra*.

#### Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 185 b)

141. Véase la observación sobre la respuesta de China a la pregunta 185 a).

c) (China) Sírvanse ampliar su declaración de que la aplicación del artículo 29 del Decreto N° 125 es "conceptualmente diferente" y que plantea una "serie diferente de cuestiones en cuanto a la caracterización de la medida conforme al artículo II". En tal caso, ¿cuál es el factor fundamental que sigue haciendo que estas cargas estén comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT pese a tales "diferencias conceptuales" y una "serie diferente de cuestiones"?



### **Respuesta de China**

142. Como se analiza en el párrafo 186 de su Segunda comunicación escrita, China considera que las cargas percibidas en virtud del artículo 29 podrían considerarse derechos de aduana propiamente dichos conforme al artículo II, en tanto están vinculadas a la debida clasificación de una colección específica de partes y componentes importados que, en su integridad, poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 185 c)**

143. China no responde a la pregunta y repite sencillamente la 'letanía' que ha optado por utilizar en las presentes actuaciones.

**d) (China) En su respuesta a la pregunta 83, China dijo que "en la mayoría de los casos" de conformidad con el artículo 29 del Decreto N° 125, los proveedores habrían completado las formalidades aduaneras y las mercancías estarían pues en libre práctica. ¿Cuáles son los casos en los que los proveedores no habrían completado las formalidades aduaneras?**

### **Respuesta de China**

144. Es una cuestión principalmente de cronología. Si un proveedor importase las partes y componentes y las enviara directamente al fabricante de automóviles (como podría ocurrir con los sistemas modernos de gestión de la cadena de suministro), cabe la posibilidad de que no hubiera pagado aún los derechos de aduana aplicables con arreglo a los procedimientos aduaneros normales. Ello obedece a que el importador no siempre está obligado a pagar los derechos de aduanas aplicables en el momento en que las mercancías cruzan la frontera. Cuando se envían las partes directamente al fabricante de automóviles, el importador sigue siendo responsable del pago de los derechos aplicables a partes de automóviles.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 185 d)**

145. Presuntamente, cabría entender que de la respuesta de China se desprende que la referencia a "en la mayoría de los casos" en su respuesta a la pregunta 25 no es pertinente. En cualquier caso, la respuesta de China deja bien establecido que las partes de automóviles están sujetas en primer lugar a una carga del 10 por ciento que corresponde al derecho de aduana sobre partes que paga el importador<sup>27</sup> (es decir, el proveedor en el caso que contempla el artículo 29 del Decreto N° 125), y después a otra carga del 15 por ciento adeudada por el fabricante de automóviles por el montaje y la fabricación de la parte importada en un vehículo completo con contenido local insuficiente, o sea, una carga interior. Las medidas funcionan con el mismo carácter en el caso de las partes de automóviles importadas directamente por los fabricantes de automóviles. El hecho de que el derecho de aduana y la medida interior tengan que ser pagados por la misma persona, y así puedan ocultarse en una carga global del 25 por ciento, no puede afectar a la evaluación jurídica con arreglo a los artículos II y III del GATT de 1994.

**e) (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con China en que, pese a estas diferencias, el artículo 29 sigue suponiendo "cargas en frontera" conforme al artículo II del GATT? Sírvanse presentar explicaciones.**

---

<sup>27</sup> Véase la última oración de la respuesta de China: "Cuando se envían las partes directamente al fabricante de automóviles, el importador sigue siendo responsable del pago de los derechos aplicables a partes de automóviles."

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

146. Las Comunidades Europeas opinan que, salvo el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, las medidas impugnadas están sujetas al artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y a los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Todas las declaraciones que China ha formulado a este respecto, aunque sin reconocer abiertamente una violación del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994, demuestran que no trata de defender el artículo 29 del Decreto N° 125 siquiera conforme al artículo II del GATT de 1994. Por lo tanto, las Comunidades Europeas no están de acuerdo con China en que el artículo 29 del Decreto N° 125 supone 'cargas en frontera' y dudan de que la propia China mantenga verdaderamente tal posición.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

147. Los Estados Unidos mantienen que todas las cargas impuestas por el Decreto N° 125 son cargas interiores en violación del párrafo 2 del artículo III del GATT. El artículo 29 del Decreto N° 125 no impone cargas "por separado". En virtud del Decreto N° 125, si el número o el valor de las partes importadas en un vehículo específico superan los umbrales establecidos, se liquidará a todas las partes importadas en ese vehículo una carga del 25 por ciento. El artículo 29 del Decreto N° 125 permite que el fabricante *deduzca* de esa carga el valor de los derechos de aduana que otro proveedor haya pagado sobre una de las partes montadas en el vehículo. Así pues, no existe una "carga por separado", sino tan solo una deducción admisible previa presentación de pruebas suficientes. De forma parecida, todas las partes importadas, con independencia de su origen, se cuentan juntas para determinar si se han cumplido los umbrales de los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125. Las partes importadas por los proveedores y vendidas en el mercado nacional a los fabricantes de automóviles son parte integrante del Decreto N° 125 -la única diferencia entre esas partes y las partes importadas por el propio fabricante es la *posible* deducción del derecho de aduana pagado por el proveedor de partes-.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

148. No, el Canadá no está de acuerdo en que el artículo 29 del Decreto N° 125 pueda suponer "cargas en frontera". Además, todas las cargas que se han impuesto en el marco de las medidas son cargas interiores (aparte de las cargas sobre los juegos de piezas CKD/SKD, que se analizan en respuesta a la pregunta 184). Como expone el Canadá en el párrafo 4 de su Segunda comunicación escrita, el efecto del reconocimiento por China en respuesta a la pregunta 83 ha de ser que las cargas conforme al artículo 29 son interiores, y están sujetas al artículo III.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 185**

149. La respuesta de China a la parte c) de la pregunta demuestra hasta qué extremos está tergiversando el concepto de un "derecho de aduana propiamente dicho". Argumenta que su carga conforme al artículo 29 -que se impone 1) a un fabricante que no importó las mercancías; y 2) después de que se hayan completado todas las formalidades aduaneras y se hayan pagado todos los derechos de aduanas- podría considerarse no obstante derechos de aduana propiamente dichos con arreglo al artículo II. Eso hace caso omiso de la lógica y del texto claro del GATT de 1994, y sirve para poner de relieve la naturaleza insostenible de las afirmaciones de China sobre la debida interpretación de "derechos de aduana propiamente dichos" con arreglo al artículo II.

**186. (Reclamantes) ¿Es el "estado" o "presentación" de la mercancía en la frontera el elemento más importante para caracterizar una medida como medida en frontera o interior? Sírvanse explicarlo, con indicación del fundamento jurídico de su respuesta, y vinculando, de**

**ser posible, el término "éste presente" con el texto de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT.**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

150. No se puede afirmar que el "estado" o "presentación" de la mercancía en la frontera sea por lo general el elemento más importante para caracterizar una medida como medida en frontera o interior, ya que la importancia de un criterio concreto puede depender del contexto de cada caso y de la medida objeto de examen. Sin embargo, una medida que no determina la mercancía con arreglo a las características objetivas que ésta presenta para su clasificación en la frontera, sino que permite que la determinación se efectúe mucho más tarde después de la fabricación de esa mercancía en un producto diferente no está comprendida en el ámbito de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

151. El apartado b) del párrafo 1 del artículo II dispone que los productos "no estarán sujetos -al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista ...- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista". La utilización en el artículo de "al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista" vincula la imposición de los derechos a las mercancías tal como existen en el momento de la importación. Así pues, debe existir una relación entre la carga y la condición de las mercancías en la frontera, en el momento de la importación, para que la carga sea un derecho de aduana propiamente dicho abarcado por el apartado b) del párrafo 1 del artículo II.

152. Los Estados Unidos señalan además que las constataciones del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* respaldan la vinculación necesaria entre la condición de la mercancía al ser importada y el derecho de aduana. En una diferencia que entrañaba derechos de aduana propiamente dichos conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo II, el Órgano de Apelación explicó que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera". (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.)

153. También reviste importancia para caracterizar la medida un examen del texto del párrafo 2 del artículo III, que entraña una relación entre los productos que han sido "importados en el territorio" de un Miembro y los "impuestos interiores u otras cargas interiores". Así pues, a diferencia de los derechos de aduana propiamente dichos en virtud del artículo II que se basan en el artículo en el momento de la importación, una carga interior conforme al párrafo 2 del artículo III puede estar vinculada al artículo en la forma en que existe después de haber sido importado en el territorio del Miembro.

154. Entre los factores fundamentales que respaldan la constatación de que las cargas de China son cargas interiores figuran los siguientes:

- la cuantía de la carga depende de los pormenores de las operaciones de fabricación que tienen lugar en China, *después* de la importación;
- la cuantía de la carga no puede determinarse hasta que se haya completado dicho proceso de fabricación;
- la carga se impone a los fabricantes, no a los importadores;

- la cuantía de la carga no viene determinada en función de la expedición o las operaciones del importador concreto, sino que podrá depender de las demás partes procedentes de otros países y otros importadores que utilice el fabricante;
- las partes importadas idénticas *incluidas en la misma expedición* pueden estar sujetas a cargas diferentes según su uso interno; y
- la carga se impone en función de la proporción de contenido local en el vehículo montado.

En síntesis, el funcionamiento de las medidas gira en torno de lo que ocurre dentro de China y no en la frontera.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

155. El Canadá considera que la cuestión que se plantea al interpretar la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II no es qué elementos son necesarios para caracterizar una medida como medida en frontera, sino sobre qué base se pueden imponer derechos de aduana propiamente dichos. A este respecto, como expuso el Canadá en la sección II.B de su Segunda comunicación escrita (incluida una referencia al término "éste presente" en el párrafo 23), de conformidad con la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II los derechos de aduana propiamente dichos pueden percibirse únicamente en función de los tipos consignados en la Lista de un Miembro. Dichos tipos se basan en la clasificación correcta de un producto importado en el estado en que llega a la frontera.

156. Esto es compatible con la diferencia de redacción entre la primera y la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, a saber, "al ser importados" frente a "a la importación o con motivo de ésta". China ha tratado de que "éste presente" sea la cuestión fundamental de interpretación, cuando es, como mucho, una ayuda para informar una interpretación de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. El Canadá señala que el texto del artículo II ya existía antes de que entraran en vigor las Reglas Generales de Interpretación (RGI), y es ese texto el que está en litigio en la presente diferencia respecto del artículo II. Pese a que China afirma que los reclamantes no aportan una interpretación de "éste presente", el Canadá ha demostrado que la práctica de los Miembros de la OMC consiste en clasificar mercancías en función de su estado en una sola expedición cuando se presentan en la frontera.<sup>28</sup> El Canadá también ha explicado que la RGI 2 a) es simplemente una regla de clasificación y nunca se concibió como una regla para impedir la elusión.

157. Como expuso el Canadá en la sección II.B.2 de su Segunda comunicación escrita, las demás cargas conforme al artículo II se podrán aplicar durante un plazo de importación más largo (pero también limitado), aunque dichas cargas no están en litigio en la presente diferencia. En el párrafo 31 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá presenta indicaciones del momento en que termina el proceso de importación (y, por ello, el momento en que ya no se podrán imponer tales cargas).

---

<sup>28</sup> Véase en general la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 23, en particular la nota 20. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 32, párrafo 162, en que se analizan las prácticas de Australia, la India y Nueva Zelandia. Véase asimismo el reglamento 19 C.F.R. § 141.1 de los Estados Unidos (Canadá - Prueba documental 37), examinado en respuesta a la pregunta 210, *infra*.

**(China) ¿Está China de acuerdo? Sírvanse responder detalladamente, en particular habida cuenta de la declaración de China en su Segunda comunicación escrita, párrafos 107 a 110, en la que China parece no rechazar la pertinencia del "estado" de la mercancía en la frontera como elemento de importancia para caracterizar una medida.**

### Respuesta de China

158. China ve dos aspectos estrechamente vinculados en los que la noción del "estado" o "presentación" de las mercancías en la frontera puede ser pertinente a la presente diferencia. En opinión de China, el término "éste presente" es principalmente pertinente a la presente diferencia en la medida en que guarda relación con la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes que están mutuamente relacionados al ser montados conjuntamente en un vehículo automóvil terminado. Se trata de una cuestión de *clasificación* en el marco del Sistema Armonizado, y se refiere a si las medidas impugnadas dan o no por resultado una clasificación correcta de partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Visto en este contexto, el término "éste presente" guarda relación con la interpretación y aplicación del arancel de China.

159. Los reclamantes parecen haber utilizado el término "éste presente" en un contexto un tanto más amplio, para referirse de forma más general a si una medida o carga concreta se impone a las mercancías "al ser importadas" en el territorio aduanero de un Miembro en el sentido del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. El Canadá, por ejemplo, declara que "[e]n 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".<sup>29</sup> Las CE presentan el mismo argumento.<sup>30</sup> Así pues, los reclamantes utilizan al parecer el término "éste presente" para interpretar el alcance del apartado b) del párrafo 1 del artículo II.

160. China no ve una diferencia sustantiva importante entre estos dos usos del término "éste presente". En ambos casos, la indagación interpretativa conduce a la misma interrogante: ¿Cuáles son los factores que resultan pertinentes para determinar la manera en que las mercancías se "presentan"? Es decir, ¿qué factores pueden tener debidamente en cuenta las autoridades aduaneras al evaluar la condición o el estado de las mercancías en la frontera? China analizó en los párrafos 107 a 110 de su Segunda comunicación escrita que uno de los factores que es pertinente para determinar la condición o el estado de las mercancías en la frontera es la documentación que acompaña a cada importación, con inclusión de la declaración de aduana. Esto es compatible con la declaración de la OMA al Grupo Especial en *CE - Trozos de pollo* de que, al aplicar el criterio de las características esenciales, "puede hacerse referencia a los documentos que lo acompañan".

161. China considera que gran parte de la presente diferencia, en este momento, atañe a los factores que las autoridades aduaneras pueden tener debidamente en cuenta al evaluar la condición o el estado de las mercancías en la frontera. Se juzgue cuestión de clasificación conforme a la RGI 2 a) o se considere cuestión del alcance del término "al ser importados" ("*on their importation*"), la cuestión que el Grupo Especial tiene ante sí es si los reclamantes han establecido o no una interpretación específica del término "éste presente" ("*as presented*") con la que sean incompatibles las medidas impugnadas. Como se expone en respuesta a la pregunta 228 *infra*, China no cree que los reclamantes hayan establecido una interpretación de esa índole.

---

<sup>29</sup> Respuesta del Canadá a la pregunta 87. (sin cursiva en el original)

<sup>30</sup> Véase la comunicación de réplica de China, párrafo 107.

162. De forma más general, el hecho de que las partes hayan utilizado el término "éste presente" para referirse tanto a la cuestión de clasificación conforme a la RGI 2 a) como al alcance de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, sólo pone de relieve que las dos cuestiones son inseparables. Como ha explicado China, si las medidas impugnadas dan por resultado una clasificación correcta de partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, las medidas perciben un derecho de aduana válido sobre partes y componentes de automóviles "al ser importados" en el territorio aduanero de China. Si la clasificación es correcta, se trata de un derecho de aduana que China puede imponer de conformidad con su Lista de concesiones. Dichos derechos de aduana están comprendidos en el ámbito de los derechos y obligaciones de China en virtud del apartado b) del párrafo 1 del artículo II.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 186**

163. En su respuesta, China hace caso omiso de la jurisprudencia clara del Órgano de Apelación según la cual "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246, sin subrayar en el original). Las Comunidades Europeas han señalado en repetidas ocasiones esta norma clara expuesta por el Órgano de Apelación. Las Comunidades Europeas se remiten entre otras cosas a su Segunda comunicación escrita, párrafos 67 a 132 (en particular al párrafo 73).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 186**

164. La respuesta de China repite básicamente los argumentos que ha formulado en otros lugares. Los Estados Unidos se limitarán a formular observaciones en este caso sobre la afirmación por China de que recae en los reclamantes la carga de establecer una interpretación específica del término "que éste presente" ("*as presented*"). Incluso si se supone que las cargas en litigio son derechos de aduana, y los Estados Unidos mantienen que no lo son, la RGI 2 a) no es un elemento de la presunción *prima facie* de la violación del compromiso arancelario de China respecto de partes de automóviles. Antes bien, ha sido China la que ha introducido esta terminología ajena al Acuerdo sobre la OMC en un intento de argumentar que sus compromisos en el marco de la OMC permiten ese trato arancelario.

**187. (*Estados Unidos*) ¿Por qué consideran los Estados Unidos que "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a) no es pertinente para decidir si la medida es una medida en frontera o interior? En los párrafos 13 y 16 de su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos sostienen que la RGI 2 a) "no es pertinente al examen de las obligaciones de China conforme al artículo III del GATT, o a la cuestión de si las cargas adicionales de China sobre partes importadas han de considerarse 'derechos de aduana propiamente dichos' con arreglo al apartado b) del párrafo 1 del artículo II, o cargas interiores conforme al párrafo 2 del artículo III".**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

165. Los Estados Unidos consideran que la RGI 2 a) no es pertinente para decidir si la medida impone cargas interiores o derechos de aduana. La cuestión gira en torno de la aplicación del texto del GATT de 1994 (en particular el texto de los artículos II y III) a los hechos y circunstancias de la presente diferencia. Y, siendo claros, esta cuestión no gira en torno del contenido de la lista de

compromisos arancelarios de China.<sup>31</sup> El arancel de un Miembro establece consolidaciones arancelarias, y no redefine ni puede redefinir el sentido de "derechos de aduana propiamente dichos" en el artículo II.

166. Como ya han explicado, los Estados Unidos no ven fundamento conforme a las reglas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público, consagradas en la Convención de Viena, para que el Convenio del SA sirva de contexto para interpretar los artículos II y III del GATT de 1994. En consecuencia, y *a fortiori*, los Estados Unidos no ven fundamento conforme a las reglas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público, consagradas en la Convención de Viena, para considerar que una regla de interpretación adoptada en el marco del Convenio del SA constituya contexto para interpretar los artículos II y III del GATT de 1994.

167. Además, la RGI 2 a) se ocupa de la debida clasificación de artículos con arreglo a la nomenclatura del SA. La clasificación arancelaria es pertinente sólo a la interpretación de la lista de compromisos arancelarios de China. Si una carga es interior, la clasificación arancelaria y el arancel de China no hacen al caso. Las afirmaciones de China sobre la aplicabilidad de la RGI 2 a) son totalmente circulares. China parte de la presunción de que las cargas son derechos de aduana propiamente dichos conforme al artículo II del GATT y seguidamente recurre a la RGI 2 a) para respaldar su posición. Dicha presunción carece de fundamento.

**(Canadá) ¿Están ustedes de acuerdo con los Estados Unidos? Sírvanse explicar el fundamento jurídico de su posición, en particular habida cuenta del argumento del Canadá en el párrafo 23 de su Segunda comunicación escrita, que parece contradecir al de los Estados Unidos, y de la segunda declaración oral del Canadá (párrafo 13), que parece estar de acuerdo con la declaración de los Estados Unidos antes mencionada.**

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

168. El Canadá está de acuerdo con los Estados Unidos en que la RGI 2 a) no es pertinente al examen del artículo III, incluso de si las medidas imponen o no cargas interiores conforme al párrafo 2 del artículo III. El párrafo 23 de la Segunda comunicación escrita del Canadá y el párrafo 13 de su segunda declaración oral no son incompatibles. Ambos apuntan a la misma conclusión de que la RGI 2 a) sólo es pertinente a efectos de clasificación conforme al artículo II, pero no se refiere a los debidos derechos de aduana que han de aplicarse conforme a ese artículo o a la delimitación entre el artículo II y el artículo III.<sup>32</sup> Además, el párrafo 13 de la segunda declaración oral del Canadá complementa el párrafo 23, pues señala que debe tenerse en cuenta el contexto de aplicación de las RGI. Es decir, la RGI 1 basta para resolver la mayoría de las cuestiones de clasificación relativas a partes de automóviles (que obliga a China a clasificar en primer lugar en las partidas apropiadas, incluida la partida 87.06).

169. El Canadá expone en los párrafos 18-22 de su Segunda comunicación escrita por qué la razón para imponer derechos de aduana propiamente dichos conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo II debe basarse en el estado de un producto cuando llega a la frontera. Es exactamente el mismo plazo para clasificación que se prevé en el Sistema Armonizado, como lo indica la práctica de

---

<sup>31</sup> Como ya han explicado, los Estados Unidos son de la opinión de que el Convenio del SA y la RGI 2 pueden servir de medio de interpretación complementario de la Lista de China, ya que ésta se basa en la nomenclatura del SA.

<sup>32</sup> Véanse también los párrafos 41-51 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, que indican que la RGI 2 a) es pertinente a las normas internacionales de clasificación solo como parte del Sistema Armonizado.

los Miembros de la OMC<sup>33</sup>, y el término "éste presente" en la RGI 2 a), que se incluyó específicamente para aclarar que se aplica en función del estado de un producto cuando llega a la frontera y se presenta a la autoridad aduanera de un Miembro de la OMC. Esa interpretación es compatible con la opinión de la Secretaría de la OMA en respuesta a la pregunta 1, que señala que la expresión "éste presente" significa "el momento en que las mercancías son presentadas a la Aduana".<sup>34</sup> Cuenta además con el apoyo del Órgano de Apelación, que en *CE - Trozos de pollo* señaló con aprobación la declaración de la Secretaría de la OMA de que la clasificación se efectúa en función de las características esenciales del producto cuando llega a la frontera.<sup>35</sup>

170. Por lo tanto, dado el sentido correcto de "éste presente", las RGI 1 y 2 a) son sólo pertinentes como contexto para clasificar productos conforme al artículo II, pero no son pertinentes para delimitar los artículos II y III. No obstante, aunque el Sistema Armonizado permitiera (en contra de lo que sostiene el Canadá y de la declaración explícita de la Secretaría de la OMA y el Órgano de Apelación) la clasificación de un producto en función de su estado después de la fabricación, sería una cuestión para la OMA, no para la OMC. Como acertadamente señalaron los Estados Unidos durante la segunda audiencia, la condición de miembro de la OMA de China no puede darle mayor latitud al aplicar el apartado b) del párrafo 1 del artículo II que a los Miembros de la OMC que no son también miembros de la OMA.

171. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 225 por lo que se refiere al párrafo 13 de la Segunda declaración oral del Canadá.

**(Comunidades Europeas y China) ¿Están ustedes de acuerdo con los Estados Unidos? Sírvanse explicar el fundamento jurídico de su posición.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

172. Las Comunidades Europeas entienden que los Estados Unidos están señalando el hecho de que la determinación de las cargas aplicables se efectúa después de que las partes hayan sido utilizadas en la fabricación del vehículo. Las Comunidades Europeas opinan que la RGI 2 a) no es pertinente en un contexto en el que la determinación de la carga se efectúa después de la importación. Por lo tanto, las Comunidades Europeas comparten la posición de los Estados Unidos. La imposición de la carga del 25 por ciento a partes después de su fabricación en vehículos completos y, por ello, después de que las partes hayan sido presentadas a la aduana en la frontera, está comprendida en el ámbito del artículo III del GATT de 1994 y es incompatible con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 al no imponerse ninguna carga interior de esa índole a los productos nacionales similares.

#### **Respuesta de China**

173. China discrepa de la posición estadounidense. Como China examina minuciosamente en respuesta a las preguntas 186 y 234, una carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, si aplica un derecho de aduana propiamente dicho que un Miembro puede percibir de conformidad con su Lista de concesiones. En el contexto de la presente diferencia, la pertinencia del término "éste presente" en la RGI 2 a) se refiere a si las medidas impugnadas perciben los derechos de aduana propiamente dichos que China puede percibir en relación con la importación de partes y componentes de automóviles que poseen las características

---

<sup>33</sup> Véase la nota 28 *supra*.

<sup>34</sup> Véase también Canadá - Prueba documental 15, citada en el párrafo 23 de la Segunda comunicación escrita del Canadá.

<sup>35</sup> *CE - Trozos de pollo*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 246.



esenciales de un vehículo automóvil. Esta cuestión hace directamente al caso de si las medidas perciben un derecho de aduana propiamente dicho en el ámbito de los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 187**

174. La respuesta de China declara que "una carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, si *aplica* un derecho de aduana propiamente dicho que un Miembro puede percibir de conformidad con su Lista de concesiones". (sin cursivas en el original) Una vez más, China trata de ampliar el texto del GATT. En el GATT no se menciona la "aplicación" de un derecho de aduana propiamente dicho ni existe ese concepto. Una carga es un derecho de aduana o no lo es. Y nada de lo que dispone el apartado b) del párrafo 1 del artículo II "permite" que un Miembro se sustraiga de otras obligaciones contraídas en el marco de la OMC.

**188. (Canadá) En el párrafo 17 de la segunda declaración escrita del Canadá se declara que, en el marco de las medidas, se impone a dos mercancías importadas por lo demás idénticas dos tipos arancelarios diferentes únicamente en función de su utilización final. ¿Podría el Canadá explicar por qué aplicar dos aranceles diferentes a las mismas mercancías es una medida interior en el sentido del artículo III?**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

175. En el párrafo 17 de la segunda declaración oral del Canadá se analiza el "enfoque de China". El Canadá no acepta que las medidas efectivamente apliquen tipos arancelarios como se prevé debidamente en el artículo II. En el párrafo 17, el Canadá describe el efecto jurídico sistémico que se produciría si se aceptase el argumento de China sobre este particular. El Canadá formuló la declaración citada para poner de relieve la situación absurda que emanaría en el marco de un análisis de "similitud" conforme al artículo III si se pueden aplicar dos clasificaciones arancelarias completamente diferentes a dos mercancías idénticas en función exclusivamente de su utilización final, cuando ambas son idénticas a un equivalente nacional. El Órgano de Apelación ha dejado claro en *Japón - Bebidas alcohólicas II* y *CE - Amianto* que la clasificación arancelaria es un factor empleado para analizar la "similitud" conforme al artículo III.<sup>36</sup> Pero este criterio resultaría totalmente inservible si un Miembro pudiera clasificar o reclasificar un producto una vez que ya se encontrara en el mercado interior en función de su uso final.

176. Volviendo al ejemplo que se cita en la segunda declaración oral del Canadá, dos cilindros de freno importados que son idénticos en todos los aspectos a un tercer ejemplar nacional pueden ser "clasificados" de manera diferente en virtud de las medidas (y llevar por ello aranceles diferentes) en razón de su uso final (véanse los ejemplos en el cuadro de las páginas 26 y 27 de la Primera comunicación escrita del Canadá). Según el enfoque de China, no es posible decir con qué cilindro de freno importado se debe comparar el nacional en el caso de una posible violación del artículo III; la clasificación arancelaria podría convertirse en la práctica en el único factor para determinar la similitud. Así se menoscaba el valor y la certidumbre del artículo III. He ahí el aspecto que el Canadá plantea en el párrafo 17.

**189. (Todas las partes) ¿Existe un límite de lo que pueda considerarse jurídicamente parte del proceso de "importación"? De ser así, ¿en qué consiste y cuál es el fundamento jurídico de su respuesta?**

---

<sup>36</sup> *Japón - Bebidas alcohólicas II*, informe del Órgano de Apelación, páginas 26-27; *CE - Amianto*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 85.

## Respuesta de China

177. China considera que los elementos de cualquier proceso de importación deben guardar relación con la aplicación y observancia de funciones aduaneras válidas, como la percepción de derechos de aduana propiamente dichos. Los fundamentos jurídicos principales de esta interpretación son dos.

178. En primer lugar, como China señaló en respuesta a la pregunta 55 del Grupo Especial, el Convenio de Kyoto define el término "formalidades aduaneras" así: "todas las operaciones que deben llevar a cabo los interesados y la aduana *para cumplir con lo establecido en la legislación aduanera*". El alcance y el contenido de la legislación aduanera de un Miembro están sometidos en parte a las disciplinas que imponen sus compromisos en el marco de la OMC. Como ha explicado China, un Miembro no puede incluir *cualquier* disposición en su legislación aduanera y tratar de aplicarla como parte del proceso de importación. Antes bien, la cuestión que se plantea en cada caso es si la disposición de que se trate es compatible con los derechos y obligaciones de un Miembro conforme al artículo II, es decir, si se trata de una función aduanera *válida*. En la medida en que lo sea, un Miembro podrá adoptar formalidades aduaneras como parte del proceso de importación para aplicar y hacer cumplir dicha disposición.

179. La conclusión cuenta además con el respaldo de las constataciones del Órgano de Apelación en *CE - Banano III*. Como China explicó en respuesta a la pregunta 85, *CE - Banano III* respalda la conclusión de que los elementos de un proceso de importación deben guardar relación con la aplicación de una medida o carga que el Miembro puede mantener o imponer con motivo de la importación del producto. Así pues, el límite de los elementos del proceso de importación viene definido por remisión a los tipos de cargas y medidas que el Miembro puede mantener sobre la importación de las mercancías de que se trate.

## Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

180. Las Comunidades Europeas hacen hincapié en que "proceso de importación" no es un término que se utilice en la primera oración del apartado a) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994. Si la importación realmente supone varias fases que puedan calificarse de "proceso", todo "proceso de importación" de esa índole topa con sus límites en el "propósito general del artículo III de evitar el proteccionismo" (informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20). De lo contrario, los Miembros podrían ampliar el proceso de importación mucho más allá de la frontera y del ámbito del artículo II, lo que en la práctica privaría de sentido al artículo III.

181. El "proceso de importación" tiene que ceñirse a los procedimientos verdaderamente necesarios para despachar los productos en aduana. Las formalidades de importación deben estar implantadas y aplicarse de buena fe. Si el presunto proceso de importación no determina el producto, es decir, determina sus características objetivas cuando se presenta a la aduana en la frontera de conformidad con la jurisprudencia del Órgano de Apelación<sup>37</sup>, los procedimientos que van más allá de este propósito y guardan relación con el uso en el mercado interior de las mercancías importadas se convierten forzosamente en procedimientos que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso del producto importado en el mercado interior en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. Como señaló el Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el hecho de que un Miembro considere que las partes no están "en libre práctica" no permite llegar a la conclusión de que los derechos se perciben "con motivo de la importación" en el sentido del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT. Dicho

---

<sup>37</sup> *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.

razonamiento debe aplicarse *a fortiori* en el contexto en que un Miembro alegue que los derechos se perciben "en el momento de la importación", que es un concepto más estrecho que "con motivo de la importación". La mera descripción o categorización de una carga o un procedimiento conforme a la legislación interna de un Miembro no puede ser pertinente para determinar la cuestión de si la medida está o no sujeta a las prescripciones del artículo III o el artículo II del GATT de 1994 (véase el párrafo 5.7 del informe del Grupo Especial, *CEE - Piezas y componentes*).

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

182. Sí. Ante todo, "importación" debe interpretarse de conformidad con el sentido corriente del término. Sírvanse consultar la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 191 a este respecto. Además, si no se establecieran límites a lo que pueda constituir "importación", se privaría de sentido a la distinción entre los artículos II y III.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

183. El Canadá sostiene que los derechos de aduana propiamente dichos deben materializarse en función del estado de las mercancías en el momento en que entran en el territorio de un Miembro, aunque se puedan efectuar más tarde procedimientos relacionados con la determinación de esa obligación aduanera (por ejemplo, ensayos, valoración, examen administrativo de la clasificación). Véanse más detalles en la Segunda comunicación escrita del Canadá, sección II.B, en general y, en particular, en los párrafos 27 a 32 en relación con el "proceso" de importación que se aplica en el caso de determinadas cargas (pero no de derechos de aduana propiamente dichos). El Canadá desearía en particular señalar a la atención del Grupo Especial el párrafo 31, en el que se indica cuándo se termina el proceso de importación.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 189**

184. Como las Comunidades Europeas opinan que las medidas impugnadas infringen el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT, es evidente que discrepan de la posición aparente de China de que las medidas son verdaderamente necesarias para despachar los productos en aduana. Las Comunidades Europeas también han explicado en su respuesta a la pregunta 189 por qué las medidas no tienen nada que ver con los regímenes aduaneros normales (véase el párrafo 9) y la propia China reconoce en su respuesta a la pregunta 185 a) que las medidas no son parte del proceso aduanero ordinario y normal.

**190. (Estados Unidos) Sírvanse aclarar si la posición de los Estados Unidos es que la "carga interior" del párrafo 2 del artículo III es la carga adicional del 15 por ciento que se paga una vez que las partes de automóviles importadas conforme a las medidas han sido montadas en un vehículo completo.**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

185. Como cuestión jurídica, los Estados Unidos consideran que toda la carga que imponen las medidas de China es una carga interior sujeta a las prescripciones del párrafo 2 del artículo III. La carga interior es la carga del 25 por ciento sobre partes importadas, como se indica en el párrafo 83 de la primera comunicación estadounidense. Como cuestión práctica, no obstante, si las medidas en litigio desaparecieran, China podría percibir un derecho del 10 por ciento (hablando en términos generales) respecto de las partes conforme a su régimen aduanero general, de manera que, como cuestión económica, la carga adicional sobre partes que imponen las medidas asciende al 15 por ciento.

**191. (Estados Unidos)** En el párrafo 19 de su segunda declaración oral, los Estados Unidos afirman que la única manera sensata de considerar "importado" es con arreglo a su sentido normal, es decir, "el momento en que el producto entra en el territorio aduanero del Miembro". ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de explicar cómo ha determinado que ése es el sentido corriente de la palabra "importado"?

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

186. El sentido corriente de "importado" o "importación" se refiere al movimiento de un producto del exterior de un territorio al interior de dicho territorio. El *New Shorter Oxford English Dictionary* define "importation" ("importación") como "bring or introduce from an external source or from one use etc. to another; spec. bring in (goods etc.) from another country" ("traer o introducir de una fuente exterior o de un uso etc. a otro; espec. traer (mercancías etc.) de otro país"). De forma parecida, el *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary* define "import" ("importación") como "to bring from a foreign or external source; esp. to bring (as merchandise) into a place or country from another country" ("traer de una fuente extranjera o exterior; esp: traer (como mercancía) a un lugar o país desde otro país"). Y el *Black's Law Dictionary* define "importation" ("importación") como "the act of bringing goods and merchandise into a country from a foreign country" ("el acto de traer bienes y mercancías a un país desde un país extranjero"). (Estados Unidos - Prueba documental 7.)

187. También cabe señalar que el texto del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT se refiere a "al ser importados *en el territorio* a que se refiera esta lista" (sin cursivas en el original), lo que también vincula directamente la importación con el concepto de territorio.

188. China también reconoce el sentido corriente de "importado". En su respuesta a la pregunta 37 del Grupo Especial, China declara:

Un rasgo básico del proceso aduanero que ha adoptado China para dar aplicación a esta interpretación del término "vehículos automóviles" 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 automóviles *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. (sin cursivas en el original)

Así pues, mientras que afirma que una parte no es "importada" hasta que se hayan cumplido todas las formalidades aduaneras, China reconoce no obstante que el sentido corriente de importado es "traer al país".

**192. (Reclamantes)** En su respuesta a la pregunta 105, los reclamantes declaran que las cargas en virtud del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 parecen ser "derechos de aduana propiamente dichos". En su respuesta a esa pregunta y a la pregunta 106, las Comunidades Europeas condicionan esa caracterización a una determinada interpretación de la forma en que se liquidan las cargas conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125. ¿Cumpliría esas condiciones la respuesta de China a la pregunta 58? De no ser así, ¿por qué no?

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

189. A condición de que no se aplique ninguno de los procedimientos previstos en las medidas y siempre que la licencia de importación sea verdaderamente automática, los elementos de procedimiento en la respuesta de China a la pregunta 58 del Grupo Especial cumplirían las condiciones de procedimiento expuestas en la respuesta de las Comunidades Europeas a las preguntas 105 y 106. Sin embargo, si la "licencia automática de importación" es la que prescribe el capítulo III del Decreto N° 125 (en sus artículos 13 a 16) y si la autoverificación es siempre obligatoria, incluso en las situaciones previstas en el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, la importación de juegos de piezas CKD/SKD no estaría sujeta a las disposiciones ordinarias de la Ley de Aduanas de la República Popular de China.

190. En cuanto a los elementos de fondo de la respuesta de China a la pregunta 58, las Comunidades Europeas no están de acuerdo en que los juegos de piezas CKD/SKD se puedan clasificar automáticamente como vehículos automóviles. A este respecto, debemos remitirnos, por ejemplo, a los párrafos 130 a 132 de la comunicación de réplica de las Comunidades Europeas.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

191. En su respuesta a la pregunta 106, las Comunidades Europeas condicionan su caracterización a dos factores: a) que únicamente se apliquen procedimientos aduaneros ordinarios generales; y b) que el juego de piezas CKD o SKD consista en todas las partes necesarias para fabricar un vehículo presentadas en aduana al mismo tiempo y en una sola expedición. La respuesta de China a la pregunta 58 cumpliría al parecer la primera de esas condiciones. La respuesta de China también parece indicar que todo el juego se importaría simultáneamente en una sola expedición. De ser así, se cumpliría la segunda condición. Aún habría que evaluar si el juego fue clasificado debidamente como vehículo completo caso por caso, con inclusión de una evaluación de si sólo se precisaban operaciones de montaje (por oposición a operaciones de otra índole) para producir un vehículo completo a partir del juego.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

192. La respuesta de China a la pregunta 58 es compatible con la interpretación por el Canadá, expuesta con más detalles en respuesta a la pregunta 184, de que el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 aplica derechos de aduana propiamente dichos a juegos de piezas CKD/SKD "verdaderos".

**193. (China) En su respuesta a la pregunta 15, China aclara que todas las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD en China se han efectuado en virtud del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125. Como cuestión de derecho, si un fabricante o proveedor opta por no importar juegos de piezas CKD y SKD conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, ¿tendría que observar los mismos procedimientos ordinarios aplicables a la importación de otras partes de automóviles? Sírvanse dar explicaciones detalladas.**

### **Respuesta de China**

193. El párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 declara que, para importar juegos de piezas CKD y SKD, el importador deberá efectuar el despacho de aduana en la aduana encargada de la zona en que el fabricante de automóviles se encuentre instalado y pague sus derechos. Esta prescripción sirve para reiterar el procedimiento aduanero normal para importaciones. No existen otros procedimientos para la importación de juegos de piezas CKD/SKD. El artículo 21 define las

colecciones de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, en las que están incluidos los juegos de piezas CKD/SKD. No obstante, estos juegos se importan como vehículos automóviles de conformidad con los procedimientos aduaneros ordinarios para importaciones.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 193**

194. La respuesta de China es manifiestamente errónea habida cuenta de las medidas impugnadas y contradice las primeras explicaciones presentadas por China sobre el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.<sup>38</sup> El párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 constituye una opción para los importadores, no una obligación. La palabra "shall" (deberá) no se utiliza en la disposición. Dice clarísimamente "may" (podrá). El artículo 7 del Decreto N° 125 se aplica a todos los fabricantes de automóviles que importen partes de automóviles para producir y montar vehículos completos, y el párrafo 1) del artículo 21 aclara nuevamente que las medidas se aplican a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD, salvo que se haya ejercido la opción prevista en el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 193**

195. La respuesta de China declara que un importador de juegos de piezas CKD y SKD "deberá" observar los procedimientos aduaneros normales al importarlos -es decir, no deberá observar las reglas especiales creadas por el Decreto N° 125 y la Aviso N° 4-. No obstante, el propio texto del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125 dispone que el importador "podrá" efectuar el despacho de aduana mediante los procedimientos normales. Así pues, habida cuenta de las medidas, la selección del método de importación es optativa.

**194. (Comunidades Europeas) En su respuesta a la pregunta 83, China recuerda su cita de la medida de las CE contra la elusión de los derechos antidumping en su Primera comunicación escrita (párrafo 125) para señalar que el artículo 29 cumple la misma finalidad que los "controles del usuario final" conforme a esa medida de las CE, que está destinada a las importaciones por conducto de proveedores. Sírvanse formular observaciones sobre esa declaración y su pertinencia al presente asunto.**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

196. El ejemplo que cita China relativo a piezas de bicicletas no es en absoluto una medida de control del uso final de conformidad con la legislación aduanera de las Comunidades Europeas. Al contrario, el sistema en cuestión se estableció en el marco de las medidas antielusión contra piezas de bicicletas en la esfera de las medidas antidumping. Los certificados de exención son aplicables en

---

<sup>38</sup> Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 38: "Como no existe duda acerca de la correcta clasificación arancelaria de los juegos de piezas CKD/SKD, las importaciones de dichos juegos están exentas de las disposiciones del Decreto N° 125. El artículo 2 del Decreto N° 125 dispone que los importadores de juegos de piezas CKD/SKD pueden declarar esas importaciones ante las autoridades aduaneras competentes, y no se aplicarán las disposiciones del Decreto N° 125. Por tanto, el importador de juegos de piezas CKD/SKD puede declarar esas importaciones como vehículos completos en el momento de la importación, pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos completos, y quedar exento de los requisitos de depósito y de mantenimiento de registros establecidos en el Decreto N° 125"; párrafo 195: "El artículo 2 del Decreto N° 125 existe precisamente porque no hay ninguna duda acerca de la clasificación arancelaria correcta de juegos de piezas CKD/SKD importados - se clasifican como vehículos completos. Los fabricantes pueden, por tanto, importar juegos de piezas CKD/SKD, pagar los derechos aplicables a los vehículos automóviles en el momento de la importación, y evitar los procedimientos establecidos en el Decreto N° 125."

el futuro y están vinculados a un importador específico y perfectamente identificado. Cuando el importador está exento de conformidad con el sistema de certificado antielusión descrito, puede importar piezas sin pagar el derecho sobre bicicletas (es decir, está exento de la medida antielusión) hasta el momento en que se retire dicho certificado de exención. Dicho de otra forma, una vez que se ha expedido el certificado, las importaciones de piezas dejan de estar sujetas a todo control ulterior. En cambio, las prescripciones en materia de uso final están vinculadas por definición a la importación de una mercancía únicamente y carecen de vínculos con un importador específico y perfectamente identificado. Es decir, se aplican a todos los importadores que importen las mercancías de que se trate.

197. Las Comunidades Europeas se oponen con firmeza al argumento de que las medidas antielusión en la esfera de la normativa antidumping puedan equipararse a asuntos ordinarios de clasificación arancelaria por los motivos ya expuestos en anteriores comunicaciones al Grupo Especial (véanse en particular las respuestas a las preguntas 86 y 132 del Grupo Especial).

**195. (Reclamantes) ¿Están de acuerdo los reclamantes con los conceptos y definiciones que utiliza China en relación con "despacho de aduana", en particular su recurso al *Convenio de Kyoto* y al *Glossary of International Customs Terms* de la OMA? (véase la respuesta de China a la pregunta 55 del Grupo Especial). ¿Debe tomar en consideración el Grupo Especial éstas y otras definiciones del *Convenio de Kyoto* y el *Glossary* de la OMA?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

198. El Órgano de apelación en *CE - Trozos de pollo* declaró que la Nomenclatura del SA se debería tener en cuenta como contexto al examinar la clasificación de mercancías en la lista de un Miembro de la OMC de compromisos contraídos en el marco de la OMC, pero nunca afirmó que otros convenios y convenciones internacionales en materia de derecho aduanero, como el *Convenio de Kyoto*, o instrumentos no vinculantes, como el glosario de la OMA, constituyan un contexto en el sentido del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

199. Al combinar e interpretar erróneamente las disposiciones del *Convenio de Kyoto*, que se propone la creación de normas mínimas relativas a la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros, junto con el denominado "glosario de la OMA", China trata de dar la impresión errónea de que el proceso de importación puede aplazarse eternamente a la total discreción de cada Miembro de la OMC. Dicho de otra forma, la teoría de China ampliaría indebidamente el ámbito del artículo II del GATT de 1994 al privar de sentido al artículo III.

200. Dicho lo anterior, el *Glossary* de la OMA y, a su vez, el Anexo General del capítulo 2 del *Convenio de Kyoto revisado* definen el despacho de aduana como "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", mientras que el Anexo Específico B del *Convenio de Kyoto revisado* declara que "por despacho a consumo se entiende 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".

201. También hay que subrayar que el diseño y la estructura del capítulo 3 del *Convenio de Kyoto revisado* relativo a "Despacho de aduana y otras formalidades aduaneras" se proponen acelerar el proceso de importación en la frontera y nada de lo que contiene respalda la opinión de China sobre la existencia de un proceso casi interminable de importación y despacho. De hecho, el artículo 3.30 del capítulo reza así: "3.30. La comprobación de la declaración de mercancías se efectuará al mismo

tiempo que el registro de la declaración de mercancías o lo más pronto posible después de efectuado éste".

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

202. La definición de "despacho de aduana" no es pertinente a ninguna cuestión en la presente diferencia, y el término "despacho de aduana" ni siquiera se utiliza en ninguna de las disposiciones de la OMC que se examinan en la presente diferencia. En consecuencia, no es necesario que el Grupo Especial examine esas definiciones que China le ha presentado.

203. Aunque la percepción de derechos de aduana podrá no tener lugar hasta que las mercancías ya hayan sido importadas en el territorio aduanero, la clasificación arancelaria y sus correspondientes derechos no deben basarse en un cambio de la condición de la parte de automóvil que se produjo después de la importación. En su réplica a la respuesta de China a la pregunta 55 del Grupo Especial, los Estados Unidos explicaron que la consideración pertinente en este caso es si las medidas de China aplican o no la percepción de un derecho de aduana conforme al arancel de China que se podía imponer a una parte de automóvil cuando entró en el territorio aduanero de China.

204. Los Estados Unidos también señalan que el Anexo General del *Convenio de Kyoto revisado* (China - Prueba documental 38) contiene determinadas "Definiciones" de términos aduaneros. El capítulo 1 del Anexo General contiene normas en las que se articulan los principios generales para la interpretación del Anexo General. La primera norma dispone que "[l]as definiciones ... del presente anexo se aplicarán a los regímenes y prácticas aduaneras establecidas en el mismo y, en la medida de lo posible, a los procedimientos y prácticas de los anexos específicos". Por lo tanto, el alcance de la definición de "despacho" enunciado en las Definiciones del Anexo General del *Convenio de Kyoto revisado* está limitado a las disposiciones del Anexo General y dicho instrumento no es representativo para enunciar sentidos categóricos de términos aduaneros.

205. El *Glossary of International Customs Terms* de la OMA (China - Prueba documental 39) es una publicación que la OMA pone a disposición del público con fines de información, pero carece de condición jurídica formal en el marco del Convenio del SA. El *Glossary* suele definir los términos por remisión al *Convenio de Kyoto revisado*, pero este enfoque no hace que sea un instrumento autorizado para interpretar el Convenio.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

206. El Canadá no se opone a las definiciones de "despacho de aduana" que China utiliza en la medida en que respaldan la conclusión de que "las formalidades aduaneras quedan ultimadas habitualmente después de que las mercancías han sido despachadas al territorio aduanero". Sin embargo, como se expone en los párrafos 25 y 26 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, ese término no resulta útil para interpretar la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos conforme a la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Además, las definiciones del *Convenio de Kyoto* no dan respaldo a las medidas de China por varias razones, que se exponen a continuación.

207. Como China indica en la nota 12 de su respuesta a la pregunta 55, el *Convenio de Kyoto* entró en vigor en 2006, por lo que, a diferencia del *Convenio del Sistema Armonizado*, no puede constituir un contexto para la negociación de la Lista de China. China se remite a él como prueba de "práctica" aduanera, pero la práctica no puede basarse en una declaración facultativa general. La práctica debe basarse en lo que las autoridades aduaneras efectivamente hagan, pero China no ha aportado pruebas de prácticas, y menos aún de prácticas habituales y constantes, similares a sus medidas.



208. Cabe destacar que China no incluyó el texto íntegro del tratado.<sup>39</sup> Aunque China emplea la definición de "despacho de aduana" para respaldar un proceso aduanero restrictivo, el objeto y propósito del tratado es antes bien agilizar y simplificar los regímenes aduaneros. Así se enuncia en la referencia que se hace en el preámbulo a la promoción del comercio:

EMPEÑADOS en eliminar las divergencias entre los regímenes y prácticas aduaneras de las Partes Contratantes que puedan impedir el comercio internacional y otros intercambios internacionales,

DESEOSOS de contribuir eficazmente al desarrollo de ese comercio y esos intercambios mediante la simplificación y armonización de los regímenes y prácticas aduaneras y el fomento de la cooperación internacional.

209. Además, las medidas de China no cumplen los requisitos del tratado en otros aspectos pertinentes, como el capítulo 3 del Anexo General (Despacho de aduana y otras formalidades aduaneras) que dispone:

Reconocimiento de las mercancías

a) Tiempo requerido para el reconocimiento de mercancías

Norma 3.33

Cuando las aduanas decidan reconocer las mercancías declaradas, este reconocimiento tendrá lugar lo más pronto posible después del registro de la declaración de mercancías.<sup>40</sup>

Esto es incompatible con las medidas, que prevén la verificación, no después de la declaración, sino antes y después de la fabricación en China.

210. Por último, China cita y recurre (en China - Prueba documental 38) al capítulo 1 del anexo específico B para las definiciones de "despacho a consumo" y "mercancías en libre práctica". Ahora bien, como se expone en los artículos 5, 8.3, 8.4 y 9.2 del *Convenio de Kyoto*, los anexos específicos están sujetos a la aceptación por separado por las partes en el *Convenio de Kyoto*, y obligan únicamente a las que los han aceptado. La mayoría de los Miembros, entre ellos China no han aceptado el anexo específico B1. China sólo ha aceptado dos anexos - D1 y G1.<sup>41</sup>

**196. (Todas las partes) ¿Es diferente la "importación" del "proceso de importación"? Sírvanse presentar explicaciones.**

#### **Respuesta de China**

211. China no es consciente de ninguna disposición pertinente de un acuerdo abarcado que se refiera al "proceso de importación" y por ello no está segura de la intención de esta pregunta. China

---

<sup>39</sup> *Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)*, enmendado por el Protocolo de Enmienda, adoptado en junio de 1999, entró en vigor el 3 de febrero de 2006 (Canadá - Prueba documental 38).

<sup>40</sup> *Convenio de Kyoto*, Anexo General, capítulo 3, "Despacho de aduana y otras formalidades aduaneras", página 41 (Canadá - Prueba documental 39).

<sup>41</sup> *Convenio de Kyoto*, Position as Regards Ratifications and Accessions, Documento PG0137E1a, 25 de julio de 2006 (Canadá - Prueba documental 39).

ha explicado en respuesta a varias preguntas del Grupo Especial, incluida la pregunta 167 *supra*, que el término "importación" en la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II no viene definido en función del momento o el lugar en que se percibe una carga. Las cargas podrán percibirse después del momento en que las mercancías cruzan físicamente la frontera, siempre que se trate de una carga que el Miembro puede percibir con motivo de la importación del producto en cuestión. Este hecho prevé necesariamente que puede existir, y a menudo existirá, un proceso de importación que se prolongue más allá del momento y el lugar en el que las mercancías crucen la frontera. Como explicó China en respuesta a la pregunta 55 del Grupo Especial, toda la estructura del *Convenio de Kyoto* respalda esa conclusión. Ahora bien, por las razones que China expuso en repuesta a la pregunta 189 *supra*, la existencia de dicho proceso no modifica, en sí misma, los derechos y obligaciones sustantivos de un Miembro conforme al artículo II -todo proceso de esa índole debe dar efecto a una condición o carga que el Miembro puede mantener o imponer con motivo de la importación del producto.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

212. Las Comunidades Europeas desearían subrayar que la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 se refiere a derechos de aduana propiamente dichos impuestos "a la importación". El "proceso de importación" no es un término que se utilice en esa disposición. China se refiere claramente al "proceso de importación" a fin de ampliar el alcance del párrafo 1 del artículo II y privar de sentido al artículo III. A este respecto, las Comunidades Europeas se remiten a su Segunda comunicación escrita, párrafos 42 y 43.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

213. El artículo II del GATT emplea el término "importación", mientras que el artículo III se refiere a productos "importados". A los Estados Unidos no les consta que se utilice el término "proceso de importación" en el GATT. En consecuencia, la definición de la frase "proceso de importación" no es pertinente a ninguna cuestión en la presente diferencia.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

214. Sí, con respecto a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos conforme a la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, en comparación con otras cargas impuestas en virtud del artículo II en general. Véase en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá un análisis de los términos "al ser importados" en la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II en contraste con el plazo más amplio (que puede calificarse de "proceso de importación") relacionado con otras cargas que se rigen por el artículo II.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 196**

215. La respuesta de China es un buen ejemplo de su táctica en las presentes actuaciones. Es la propia China quien ha introducido la noción de "proceso de importación" en su respuesta a la pregunta 37 del Grupo Especial. Ahora China alega desconocimiento del concepto pese a que en su respuesta a la pregunta 37 declaró que "[l]a 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". La respuesta de China a la pregunta 196 supone una posición totalmente diferente. Es difícil seguir la pista de la constante evolución de la posición de China al respecto. Fundamentalmente, las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 196.

**197. (Todas las partes) Habida cuenta de las declaraciones de las partes en sus respuestas y réplicas respectivas, ¿debería el Grupo Especial orientarse principalmente por el texto de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II en cuanto a la naturaleza de las medidas en litigio? ¿En que medida puede el texto de la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, en particular su término suplementario "con motivo de", definir el alcance de la primera oración?**

#### **Respuesta de China**

216. Como explicó China en respuesta a la pregunta 97 del Grupo Especial, es muy probable que la utilización del término "con motivo de" en el apartado b) del párrafo 1 del artículo II sea reflejo de la mayor variedad de derechos o cargas que están abarcados en el término "demás derechos o cargas", y la variedad más amplia de acontecimientos o condiciones que podrían dar lugar a la obligación del importador de pagarlos. Por esta diferencia en cuanto al objeto, China no estima que se pueda utilizar el término "con motivo de" en la segunda oración para definir el alcance de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

217. "Con motivo de" en la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II constituye un contexto importante para la interpretación de la noción de "al ser importados" en la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994. Demuestra la estrechez de la noción de "al ser importados", que no puede ampliarse a cualquier carga o procedimiento que se aplique únicamente "con motivo de" la importación pero no "a la" importación (véase, por ejemplo, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 44 a 46). En cualquier caso, las Comunidades Europeas opinan que los procedimientos y las cargas impuestos conforme a las medidas (con la excepción del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125) no están ni siquiera vinculados con la importación sino que son antes bien interiores.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

218. El texto de la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II constituye un contexto para el sentido del texto empleado en la primera oración. La primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II vincula la imposición de "derechos de aduana propiamente dichos" a "al ser importados en el territorio". La segunda oración emplea una serie de términos más amplios -"todos los demás derechos o cargas de cualquier clase" y "aplicados a la importación o con motivo de ésta". La segunda oración es pues una disposición de alcance muy general, mientras que la primera oración se centra en una carga concreta impuesta en un momento concreto.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

219. Como se expone en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá, el texto pertinente para interpretar derechos de aduana propiamente dichos es la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. La segunda oración sólo es aplicable a la cuestión distinta de "demás derechos o cargas". El análisis del Órgano de Apelación en *Chile - Sistema de bandas de precios* confirma que los derechos de aduana propiamente dichos se rigen por la primera oración únicamente, y los demás derechos o cargas por la segunda.<sup>42</sup> Como explicó el Canadá en los párrafos 28 y 29 de su Segunda comunicación escrita y en la respuesta a la pregunta 186, *supra*,

---

<sup>42</sup> Véase *Chile - Sistema de bandas de precios*, informe del Órgano de Apelación, por ejemplo, párrafos 151 a 157 y 281 a 285.

"con motivo de" se utiliza porque abarca tanto las cargas directas como otros "derechos y cargas" indirectos que se pueden aplicar durante todo el proceso de importación.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 197**

220. Como declararon las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 197, "con motivo de" en la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II constituye un contexto importante para la interpretación de la noción más estrecha de "al ser importados" en la primera oración. Por lo tanto, las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la respuesta de China.

**198. (Reclamantes) ¿Está la posición de las Comunidades Europeas en contra de "fraccionar las medidas", en particular en cuanto al artículo 29 del Decreto N° 125, en contradicción con la posición de los demás correclamantes (compárense las respectivas respuestas de los reclamantes a la pregunta 101)?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

221. Las Comunidades Europeas entienden que esta pregunta se dirige principalmente al Canadá y los Estados Unidos. No obstante, las Comunidades Europeas no ven diferencia alguna entre los reclamantes respecto de esta cuestión, en la que tal vez las Comunidades Europeas hayan sido únicamente más explícitas que el Canadá y los Estados Unidos. Todos los correclamantes reconocen que las cargas conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125, es decir, en circunstancias en que las medidas no se aplicarían, se podrían examinar con arreglo al artículo II del GATT de 1994 (respuestas de los Estados Unidos a la pregunta 101, párrafo 68, respuestas del Canadá a la pregunta 101, párrafo 1), mientras que todas las demás cargas en el marco de las medidas impugnadas son cargas interiores.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

222. No. Como se indica en la respuesta a la pregunta 185, los Estados Unidos no consideran que el artículo 29 del Decreto N° 125 pueda separarse del resto de las medidas.

### **Respuesta del Canadá (WT/DSS342)**

223. No existe contradicción entre las posiciones de los reclamantes sobre este punto.

224. En cuanto al artículo 29 del Decreto N° 125, el Canadá está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que no se pueden separar esos aspectos de las medidas de los aspectos que guardan relación con importaciones de partes directamente por los fabricantes de vehículos. Es así sobre todo porque todas las partes importadas (con independencia del importador) son tenidas en cuenta de forma colectiva a efectos de los umbrales previstos en las medidas. En cualquier caso, el Canadá reitera su conclusión, expuesta en respuesta a la pregunta 101, de que las cargas previstas en las medidas son interiores (aparte de las cargas sobre juegos de piezas CKD/SKD, como se analiza en respuesta a la pregunta 184).

**199. (China) sostiene 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". (Respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial) Si se siguiera el razonamiento de China:**

**a) ¿Significaría que depende de cada Miembro de la OMC determinar cuánto dura el proceso de importación en su sistema interno con arreglo a sus propios objetivos y propósitos nacionales?**

**Respuesta de China**

225. No. Como China explicó en respuesta a la pregunta 189, los límites admisibles del proceso de importación vienen definidos en función de los tipos de medidas o cargas que un Miembro puede mantener o imponer en relación con la importación de mercancías, de conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del artículo II. China explicó asimismo en respuesta a esa pregunta que los Miembros pueden mantener regímenes aduaneros que guarden relación con la aplicación y observancia de esos derechos y obligaciones.

226. Esto no significa que un Miembro pueda "determinar cuánto dura el proceso de importación en su sistema interno con arreglo a sus propios objetivos y propósitos nacionales". China ha explicado una y otra vez que su posición *no* es que un Miembro pueda aplazar el "proceso de importación" durante el plazo que desee, e imponer cualquier medida o carga discriminatoria que desee como parte de ese proceso.<sup>43</sup> Antes bien, la cuestión es si el proceso da efecto a una medida o carga que el Miembro puede mantener o percibir de conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del artículo II. Dichos parámetros vienen definidos por los derechos y obligaciones que el Miembro ha negociado con otros Miembros de la OMC conforme al artículo II, no por sus "objetivos y propósitos nacionales".

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 199 a)**

227. La respuesta de China es esencialmente la misma que a la pregunta 189. Es evidente que las Comunidades Europeas discrepan de la posición aparente de China de que las medidas son verdaderamente necesarias para despachar los productos en aduana. La propia China reconoce en su respuesta a la pregunta 185 a) que las medidas no son parte del proceso aduanero ordinario y normal. Como demuestra CE - Prueba documental 26, los diversos procedimientos en el marco de las medidas pueden durar años hasta que se terminen. He aquí un ejemplo perfecto de la manera en que un Miembro trata de implantar una medida discriminatoria en el marco del ámbito del artículo II al calificar procedimientos interiores como procedimientos aduaneros.

**b) En caso afirmativo, ¿dependería la determinación de si una medida está o no comprendida en el alcance del artículo II o del artículo III de la propia definición de "importación" por cada Miembro y/o de los reglamentos nacionales sobre "la terminación del proceso de importación"? Sírvanse dar explicaciones.**

**Respuesta de China**

228. Sírvanse ver la respuesta *supra* a la pregunta 199 a).

**Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 199**

229. Como declararon en su respuesta a la pregunta 196 del Grupo Especial, a los Estados Unidos no les consta que se utilice el término "proceso de importación" en el GATT. La respuesta de China a la pregunta 196 del Grupo Especial confirma esa interpretación. En síntesis, "los límites admisibles

---

<sup>43</sup> Véase, por ejemplo, comunicación de réplica de China, párrafo 119; respuestas de China, página 31; respuestas de China, página 35; respuestas de China, página 105).

del proceso de importación" a que alude China no sirven para interpretar el sentido del artículo II del GATT.

**200. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con la declaración de China de que "[s]implemente no es cierto (...) que la "segregación física" en "contenedores precintados," (...) sea un elemento necesario de un procedimiento de afianzamiento, ni conforme a la legislación china ni según la práctica aduanera internacional. Tampoco es un elemento necesario que las mercancías permanezcan bajo control aduanero. La segregación física es solamente una forma de procedimiento de control aduanero, utilizada corrientemente en el caso de importaciones en zonas especiales como las zonas francas". (Segunda comunicación escrita de China, nota 84 del párrafo 117.) Sírvanse dar explicaciones.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

230. La segregación física en contenedores u otros medios de transporte precintados es el rasgo más habitual y un requisito previo típico del régimen aduanero que China denomina "procedimiento de afianzamiento" tanto en la legislación de las Comunidades Europeas como en la práctica aduanera internacional. Según la legislación comunitaria, así se prevé en el artículo 357 1) del Reglamento (CEE) N° 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) N° 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (Diario Oficial L 253, 11.10.93, páginas 1-766).

231. Los documentos y la garantía o caución no representan un verdadero procedimiento de afianzamiento ya que las mercancías no permanecen bajo el control físico de las aduanas y se utilizan con carácter interno en la fabricación de vehículos. Los elementos que China denomina "procedimiento de afianzamiento" constituyen tan solo un intento de crear una ficción de procedimientos aduaneros en curso.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

232. El argumento de China es un intento de confundir la distinción entre dos conceptos aduaneros muy diferentes. Un concepto aduanero es la prescripción de que las mercancías sean importadas bajo alguna clase de garantía o fianza financiera, para garantizar la percepción de ingresos tras la liquidación definitiva de los derechos. El segundo concepto es un régimen aduanero conforma al cual las mercancías se mantienen bajo control aduanero, por ejemplo, en un "almacén de aduanas", de manera que la forma y el lugar a que se puedan transportar o en que se puedan utilizar las mercancías están limitados. Las medidas de China son del primer tipo -una garantía financiera que no prevé restricciones de la forma en que las mercancías se puedan utilizar dentro de China. Pero China -para tratar de respaldar su argumento de que las medidas no imponen cargas interiores- pretendería que el Grupo Especial creyese que sus medidas son del segundo tipo (que supone el control aduanero del uso de las mercancías). Pero esto no es en absoluto cierto.

233. Como indicaron los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 17 del Grupo Especial, la fianza a que se refiere China en el artículo 12 del Decreto N° 125 es simplemente una garantía financiera, y no supone ningún control por parte de las Aduanas chinas respecto de cómo se disponga de la parte después de ser importada en China.

234. La declaración de China es un intento de refutación de la respuesta del Canadá a la pregunta 17 del Grupo Especial. China ha sacado de contexto la referencia del Canadá a la "segregación física" de las mercancías. El Canadá no afirmó que las partes importadas en China tengan que estar físicamente segregadas para que puedan ser afianzadas. El argumento fundamental

del Canadá era que "no se restringe la entrada al mercado interior" de las partes de automóviles importadas en China y sujetas al Decreto N° 125 mediante su segregación física en una instalación bajo control aduanero, como un almacén o una zona franca. El hecho de que las mercancías entren en el territorio aduanero "bajo fianza" (por lo que se entiende una "garantía financiera" del pago de los derechos adeudados) no afecta a la condición de las mercancías en el momento de la importación a efectos de clasificación.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

235. El Canadá está de acuerdo en que la "segregación física" que se describe es "solamente una forma de procedimiento de control aduanero" y, así pues, las mercancías no tienen que estar necesariamente en "contenedores precintados" en algún momento en un procedimiento de afianzamiento. No obstante, como explicó el Canadá en los párrafos 33, 34, 37 y 38 de su Segunda comunicación escrita, las mercancías *deben* permanecer bajo control físico de la aduana, y en consecuencia no estar disponibles para uso interno en el territorio de un Miembro. Ese control se ejerce no sólo como parte del proceso de importación en general (es decir, durante un plazo más largo que la "instantánea" en función de la cual deben liquidarse los derechos de aduana propiamente dichos, como señala el Canadá en la sección II.B.2 de su Segunda comunicación escrita), sino para mantener el control sobre una parte o la totalidad del producto importado a fin de poder evaluar la mercancía (en el estado en que llegó a la frontera) a efectos de aplicar derechos de aduana propiamente dichos (por ejemplo, con fines de ensayo).

236. Las prescripciones documentales y financieras (similares a una "caución") previstas en las medidas que China denomina "afianzamiento" no son de la misma naturaleza y no guardan relación con ninguno de los criterios aceptados que se enumeran en el párrafo 31 de la Segunda comunicación escrita del Canadá. El mero hecho de que un importador deposite una fianza y presente documentación en relación con un producto importado no impide que ese producto esté disponible para su uso en el ámbito interior en China. Si esas prescripciones lograran surtir ese efecto, se eludiría totalmente la protección del párrafo 2 del artículo III contra las cargas interiores, puesto que un Miembro podría considerar un producto bajo su control y sujeto al artículo II en perpetuidad.

**201. (Reclamantes) Sírvanse indicar, respaldando su respuesta con pruebas, las razones por las que los reclamantes creen que las partes de automóviles importadas por los fabricantes conforme a las medidas (es decir, no las importadas por proveedores con arreglo al artículo 29 del Decreto N° 125) no están de hecho bajo control aduanero (véase, por ejemplo, la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 54).**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

237. No se pueden presentar pruebas documentadas de lo negativo. No obstante, China ha reconocido que la presunta condición de afianzamiento aduanero de las mercancías se limita en realidad a aportar una garantía financiera y los funcionarios de aduanas, de hecho, no siguen y controlan todas y cada una de las partes de automóviles después de haber sido importadas en China. La percepción efectiva de las cargas se efectúa respecto de las partes importadas que el fabricante utilizó el mes anterior para producir el modelo de vehículo en cuestión (artículo 31 del Decreto N° 125), lo que demuestra que las prescripciones de afianzamiento de las medidas impugnadas son una ficción. Esto también se desprende *a contrario* del artículo 30 del Decreto N° 125 (véase igualmente la respuesta de China a las preguntas 16, 18 y 19 del Grupo Especial), que es el único caso en que las mercancías están verdaderamente bajo supervisión aduanera. Las Comunidades Europeas desearían señalar en particular que, en su respuesta a la pregunta 19 del Grupo Especial, China trata de servirse de los procedimientos previstos en el artículo 30 del Decreto N° 125 para demostrar la

envergadura de la supervisión aduanera general conforme a las medidas. Como la propia China reconoce que el artículo 30 del Decreto N° 125 no es pertinente a las presentes actuaciones, no puede recurrir a las verdaderas prescripciones de afianzamiento aduanero de ese artículo para defender los demás elementos de las medidas impugnadas.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

238. Los Estados Unidos indicaron en su respuesta a la pregunta 17 del Grupo Especial que entienden que China ha aclarado que la prescripción de fianza es simplemente una garantía financiera, y no supone control alguno por las Aduanas chinas sobre la disposición de la parte. En ese contexto, la ausencia de control por las Aduanas chinas sobre la disposición de la parte de automóvil supone que ésta entra en el mercado interior, con lo que su condición se podrá modificar mediante el posterior montaje. China no ha afirmado que sus autoridades aduaneras mantengan algún control físico de las mercancías una vez que han sido importadas en el territorio de China. Al contrario, en la nota 14 de su Primera comunicación escrita, China declara que la prescripción de "fianza" se limita a una garantía financiera (al tipo *ad valorem* del 10 por ciento) y en el párrafo 116 de su Segunda comunicación escrita confirma que las partes son entregadas al importador. Además, China no ha citado, ni puede citar, ninguna disposición del Decreto N° 125 que imponga alguna clase de control aduanero sobre el uso de partes importadas conforme a la medida. (Dicho de otra forma, el Decreto N° 125 no impide que el importador venda las partes importadas a otros interesados, ni impide o limita cualquier uso o disposición posible de la parte.) En consecuencia, las partes de automóviles importadas se utilizan libremente en los emplazamientos de fabricación de fabricantes de vehículos y de partes de automóviles sin restricción de ningún tipo. De hecho, la "garantía financiera" es necesaria únicamente porque la mercancía ha entrado en el comercio sin ningún otro control.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

239. La cuestión relativa al "control aduanero" es si las prescripciones financieras y documentales conforme a las medidas dan por resultado que productos importados no se hallen disponibles para uso interno en China. Pero las partes de automóviles importadas abarcadas en las medidas se hallan disponibles para uso interno. Se utilizan de la misma forma que partes nacionales y partes importadas no sujetas a las medidas (como las compradas a terceros, que, según reconoce China en respuesta a las preguntas 20 a) y 83 y en el párrafo 116 de su Segunda comunicación escrita, no están "sometidas a control aduanero"). Como señaló el Canadá en el párrafo 38 de su Segunda comunicación escrita, las únicas partes de automóviles importadas bajo control aduanero son las excluidas de la cobertura del artículo 30 del Decreto N° 125.

**202. (China) El Canadá sostiene que "[c]uando una parte de automóvil llega a la frontera de China, la carga que se materializa sobre ella en ese momento, "al ser importada", es una carga que se basa en la clasificación correcta de esa pieza tal como existe físicamente en ese preciso momento - por lo general el 10 por ciento. China lo reconoce implícitamente al imponer una fianza basada en el tipo del 10 por ciento para partes". (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 33 - no se reproduce la notade pie de página) ¿Está China de acuerdo? Sírvanse dar explicaciones.**

#### **Respuesta de China**

240. China no está de acuerdo. No existe necesariamente concordancia entre un tipo de afianzamiento y el tipo de derecho al que se liquidará el artículo, y el Canadá no ha demostrado lo contrario.



## Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 202

241. Las Comunidades Europeas están totalmente de acuerdo con la posición del Canadá expresada en la pregunta. El Canadá ha formulado un argumento *prima facie* válido, que China, en su respuesta, no puede pasar por alto sencillamente alegando que la carga de la prueba sigue recayendo en el Canadá. Corresponde a China rebatir un argumento *prima facie* con algo más concreto que una simple afirmación.

**203. (Todas las partes) ¿En qué medida es pertinente la jurisprudencia del GATT y de la OMC sobre la delimitación entre el artículo XI y el párrafo 4 del artículo III del GATT para examinar la cuestión de la delimitación entre los artículos II y III del GATT y, en particular, la naturaleza de las medidas que han sido sometidas al Grupo Especial? Sírvanse explicarlo, habida cuenta en particular de, entre otros, Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera (informe del Grupo Especial del GATT, L/5504 - 30S/140, párrafo 5.14), India - Automóviles (informe del Grupo Especial, WT/DS146, 175/R, párrafos 7.217, 7.221-7.224 y 7.257-7.262, incluida la nota 410 del párrafo 7.221, citando los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna), CE - Amianto (informe del Grupo Especial, WT/DS135/R, párrafos 8.94-8.95), y República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos (informe del Grupo Especial, WT/DS302/R, párrafos 7.258-7.260).**

### Respuesta de China

242. China considera que esta jurisprudencia es sumamente pertinente, y pone de relieve la importancia de la cuestión previa en la presente diferencia referente a la clasificación de las medidas impugnadas en relación con el artículo II o el artículo III.

243. Como cuestión preliminar, cabe señalar la similitud textual entre el apartado b) del párrafo 1 del artículo II y el párrafo 1 del artículo XI. El apartado b) del párrafo 1 del artículo II se aplica, en su parte pertinente, a la mercancías de otro Miembro "al ser importadas" en el territorio aduanero. El párrafo 1 del artículo XI es aplicable a restricciones, entre otras, "a la importación" de mercancías del territorio de otro Miembro. La diferencia entre "al ser importadas" y "a la importación" obedece solamente a cuestiones de estilo y concordancia con la estructura de las respectivas oraciones; no existe una diferencia de fondo entre el alcance de estas dos disposiciones.

244. La jurisprudencia a la que se remite la cuestión señala dos aspectos importantes, que son pertinentes a la presente diferencia. El primero es que el alcance del artículo XI debe interpretarse en relación con el alcance del artículo III para que se mantenga la distinción entre estos artículos distintos del GATT, y evitar que uno u otro quede reducido a lo superfluo o lo inútil.<sup>44</sup> Además, estas dos disposiciones deben interpretarse para mantener lo que el Grupo Especial ha denominado "la distinción que normalmente se efectúa en el GATT entre restricciones que afectan a la *importación* de productos (es decir, medidas en frontera) y las restricciones que afectan a los *productos importados* (es decir, medidas internas)".<sup>45</sup> El Grupo Especial en *India - Automóviles* consideró que sólo en el contexto de las empresas comerciales del Estado se ha reconocido una "cierta opacidad en la

---

<sup>44</sup> Véase, por ejemplo, *Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera*, párrafo 5.14.

<sup>45</sup> *India - Automóviles* (Grupo Especial), párrafo 7.221, nota 410, citando *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 766.

distinción tradicional entre medidas que afectan a los productos importados y medidas que afectan a la importación".<sup>46</sup>

245. Esta distinción es igualmente pertinente a la relación entre el artículo II y el artículo III. Como China ha explicado durante todas las presentes actuaciones, una carga discriminatoria que un Miembro está autorizado a percibir respecto de mercancías "al ser importadas" en su territorio aduanero -es decir, un derecho de aduana conforme al artículo II- no puede analizarse simultáneamente conforme a las disciplinas del artículo III.<sup>47</sup> Ello surtiría el efecto de que el derecho de un Miembro de imponer derechos de aduana de conformidad con su Lista de concesiones resultara *inútil*. Precisamente por este motivo, una evaluación de una medida o carga en relación con el artículo II debe incluir una apreciación de si la medida o carga es una que el Miembro puede mantener o imponer respecto de los productos importados conforme al artículo II. Una carga o medida de esa índole no está sujeta a las disciplinas del artículo III.

246. El segundo punto importante que establece dicha jurisprudencia es la interpretación del término "on" ("a"). El Grupo Especial en *India - Automóviles* constató que: "[e]l sentido corriente de la palabra 'on' ('a') en lo tocante a una descripción de la relación que debería existir entre la medida y la importación del producto, incluye 'with respect to', 'in connection, association or activity with or with regard to' ('con respecto a', 'en conexión, asociación o actividad con o en relación con')".<sup>48</sup> Esto respalda la interpretación de China de que el término "al ser importados" abarca las cargas que un Miembro percibe con motivo de (o "con respecto a", o "en conexión, asociación o actividad con o en relación con") la importación de un producto, sin tener en cuenta el momento o lugar exactos en los que la carga se percibe.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

247. Los párrafos concretos señalados en la jurisprudencia a que se alude en la pregunta abordan los alcances respectivos del artículo XI y el párrafo 4 del artículo III del GATT, aunque también se han tocado otros aspectos, como la pertinencia de la Nota al artículo III.

248. Las Comunidades Europeas comparten el amplio enfoque del análisis en los párrafos 7.221 a 7.224 en *India - Automóviles*, en el que el Grupo Especial consideró que "[a]unque tal vez sea útil examinar otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC como parte del contexto que informa el sentido de una disposición dada, no debe presuponerse que el alcance de esa disposición varía en función de la mera presencia de otras disposiciones que pueden guardar alguna relación con la situación: los límites de una disposición deben fluir de sus términos, leídos en contexto junto con las demás disposiciones del acuerdo" (párrafo 7.223). Esto supone que el texto del artículo XI ha de entenderse independientemente en el contexto de esa disposición como ocurre en el caso del artículo II.

249. En cuanto a la noción "a la importación" ("*on importation*") en el párrafo 1 del artículo XI, el Grupo Especial en *India - Automóviles* consideró que el sentido corriente del término "on" ("a") (en lo tocante a una descripción de la relación que debería existir entre la medida y la importación del producto) incluye "with respect to", "in connection, association or activity with or with regard to" ("con respecto a", "en conexión, asociación o actividad con o en relación con").

---

<sup>46</sup> *India - Automóviles* (Grupo Especial), párrafo 7.221.

<sup>47</sup> Véase, por ejemplo, comunicación de réplica de China, párrafo 124.

<sup>48</sup> *India - Automóviles*, párrafo 7.257.

250. El contexto del apartado b) del párrafo 1 del artículo II es diferente y apunta a una interpretación más estrecha de la noción "a la importación" porque la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II distingue explícitamente entre las nociones de "a la" importación y "con motivo de ésta". A este respecto, resulta útil la jurisprudencia relativa a la delimitación del artículo XI y el párrafo 4 del artículo III para demostrar la estrechez de la noción "a la importación" en el apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

251. Esta jurisprudencia aborda otra cuestión importante, a saber, la pertinencia del texto de la Nota al artículo III. Es importante no dejarse guiar por el texto de la Nota al artículo en detrimento del texto claro del propio artículo III. La Nota al artículo III se ocupa de la cuestión concreta en la que un impuesto interior u otra carga interior, o toda ley, reglamento o prescripción que de hecho se aplique al producto importado y al producto nacional similar y que haya de ser percibido o impuesto, en el caso del producto importado, en el momento o en el lugar de la importación, será, sin embargo, considerado como un impuesto interior u otra carga interior, o como una ley, reglamento o prescripción de la clase mencionada en el párrafo 1 del artículo III, y estará, por consiguiente, sujeto a las disposiciones del artículo III. Se trata de una aclaración de una situación específica.

252. Es evidente en vista del texto del propio artículo III que los impuestos interiores y otras cargas interiores, y las leyes, reglamentos y prescripciones que afecten a la venta, etc., en el mercado interior no deberían aplicarse a productos importados o nacionales de forma que favoreciesen a los productos nacionales similares. Dicho de otro modo, y como ya han declarado las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 88 del Grupo Especial, el texto del artículo III no prescribe que una carga, ley o reglamento se tenga que aplicar tanto a los productos nacionales como a los importados para que sea considerado interior conforme al artículo III del GATT de 1994. Si el alcance del artículo III estuviera limitado a las situaciones en que cargas, leyes, reglamentos o prescripciones interiores se aplican a los productos nacionales así como a los importados, situaría a las discriminaciones más descaradas fuera del alcance del artículo III. En ese caso, un Miembro estaría autorizado a imponer una carga interior adicional o un procedimiento interior adicional únicamente a los productos importados. He ahí la situación que existe con las medidas chinas.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

253. Los Estados Unidos han analizado la relación entre los artículos II y III del GATT de 1994 en los párrafos 75-80 de su Primera comunicación escrita y en su respuesta a la pregunta 37 del Grupo Especial. Tal vez sea útil examinar otras disposiciones del GATT de 1994 como parte del contexto que informa el sentido de los artículos II y III y su relación recíproca. El sentido de esos dos artículos, ahora bien, ha de interpretarse en función de su sentido corriente, leído en contexto junto a las demás disposiciones del acuerdo, y a la luz del objeto y propósito del acuerdo.<sup>49</sup>

254. Los informes de los grupos especiales y del Órgano de Apelación a que se alude en esta pregunta facilitan orientación en el análisis de la relación entre el artículo XI y el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. Existen algunas diferencias importantes entre el artículo XI y el artículo II que afectan a la relación recíproca de cada uno de ellos con el artículo III. En primer lugar, el artículo XI se expresa en términos de "restricciones a la importación" y se amplía a una extensa serie de limitaciones que se podrán imponer a la importación de mercancías. (Véase la respuesta de

---

<sup>49</sup> Véase *India - Automóviles*, párrafo 7.223, "Aunque tal vez sea útil examinar otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC como parte del contexto que informa el sentido de una disposición dada, no debe presuponerse que el alcance de esa disposición varía en función de la mera presencia de otras disposiciones que pueden guardar alguna relación con la situación: los límites de una disposición deben fluir de sus términos, leídos en contexto junto con las demás disposiciones del acuerdo".

los Estados Unidos a la pregunta 279.) En cambio, la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II se refiere a la imposición de un tipo específico de carga, es decir, derechos de aduana propiamente dichos. La frase "a la importación" puede tener un alcance más estrecho cuando se refiere a una carga específica por oposición a restricciones en general. Esta interpretación recibe apoyo del texto de la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II que contrapone la frase "aplicados a la importación o con motivo de ésta" a la utilización de "al ser importados en el territorio" en la primera oración. Esta contraposición no existe en el artículo XI. Así pues, la orientación que facilitan los Grupos Especiales en los asuntos *India - Automóviles* y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos* acerca del término "a la importación" en el artículo XI<sup>50</sup> no se puede transferir al sentido de "a la importación" en el artículo II.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

255. Las diversas disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC* pueden constituir un contexto para la interpretación de los artículos II y III, entre otros. De ahí se desprende que la jurisprudencia, respecto de la delimitación del artículo XI y el párrafo 4 del artículo III, puede ser pertinente para constituir un contexto para interpretar el proceso de importación. En particular, el artículo XI (junto con los artículos I y III) es pertinente para confirmar que existe una fase de "importación" tras la cual los artículos II y XI dejan de ser aplicables. Por ejemplo, el Grupo Especial en el asunto *Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera* confirmó que existe una fase de "importación" distinta y estrecha tras la cual el artículo XI ya no es aplicable - lo que es necesario para velar por que las prescripciones del artículo III no resulten superfluas. La misma lógica se aplica por igual al artículo II.

256. En las secciones II.B.1 y II.B.2 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá expone la interpretación correcta del momento en que se pueden imponer derechos de aduana propiamente dichos en virtud de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Existe un momento concreto en que un producto entra en un territorio aduanero en el que se materializa la obligación de pagar derechos de aduana. Sigue luego una fase general de "importación" más prolongada en la que puede aplicarse cualquier carga que no sea derechos de aduana propiamente dichos conforme al artículo II. De forma parecida, con arreglo al artículo XI, la fase de importación es un concepto distinto que amplía la disciplina del artículo a una amplia gama de posibles restricciones o limitaciones que pueden aplicarse en el contexto del proceso de importación (o exportación).

257. No obstante, aunque el artículo XI sirve para entender el concepto general del proceso de importación, el sentido exacto de sus palabras debe ser leído en el contexto de esa disposición, y tal no sea exactamente el mismo que el de las mismas palabras en el contexto de otro artículo.<sup>51</sup> El artículo XI se refiere a impedimentos cualitativos a la importación o exportación en términos generales. Existe una diferencia notable entre el artículo II y el artículo XI, pues el apartado b) del párrafo 1 del artículo II prevé dos plazos de tiempo distintos ("al ser importados" en la primera oración, y "a la importación o con motivo de ésta" en la segunda oración), mientras que el artículo XI se aplica con carácter general para prohibir el proteccionismo en la etapa de importación en su conjunto durante ambos períodos. Esto es análogo al análisis bien diferenciado de similitud que ocurre conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo III, en que tanto el concepto de similitud en la primera oración del párrafo 2 del artículo III, y el concepto de "directamente competidor o que puede

---

<sup>50</sup> *India - Automóviles*, párrafo 7.257, y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 7.258.

<sup>51</sup> *India - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.223.

substituirlo directamente" en la segunda oración, se incorporan al concepto de similitud en el párrafo 4 del artículo III.<sup>52</sup>

258. Esto se examinó tanto en el asunto *India - Automóviles* como en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*. Esa consideración debe ser tomada en cuenta no sólo en el contexto bien diferenciado del artículo XI, sino también en el contexto de las medidas en litigio en esos asuntos. Por ejemplo, en el asunto *India - Automóviles* el análisis se refirió a una condición de "equilibrio del comercio". Dicha condición prohibía que un fabricante importara juego de piezas CKD si no se exportaban también automóviles por un valor equivalente. Aunque la medida en cuestión efectivamente prohibía las importaciones si no se cumplían determinadas condiciones, no se aplicaba "en el momento de la importación" porque se aplicaba mediante acuerdos con los fabricantes de vehículos.<sup>53</sup> No había duda de que las medidas en litigio limitaban las importaciones<sup>54</sup>; la cuestión radicaba en la relación en el tiempo entre la importación física y el momento de la concertación de dichos acuerdos.<sup>55</sup>

259. En cuanto a los párrafos 8.94 y 8.95 del informe del Grupo Especial en el asunto *CE - Amianto*, la única pertinencia sería reafirmar que el artículo III puede tener una aplicación amplia y aplicarse en la frontera. Como se declara en la respuesta del Canadá a la pregunta 88, si una carga o ley tuviera que aplicarse tanto a los productos nacionales como a los importados, se obtendría el resultado absurdo de permitir medidas que violan el principio del trato nacional siempre que no se apliquen a productos nacionales. La declaración en el párrafo 8.95 también es pertinente para apoyar la respuesta del Canadá a la pregunta 273, en el sentido de que el párrafo 4 del artículo III puede aplicarse a procedimientos aduaneros que son más onerosos de lo necesario (es decir, como se constató en el asunto *Estados Unidos - Artículo 337*).

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 203**

260. Esta jurisprudencia no aborda la relación entre los artículos II y III del GATT de 1994 como parece sugerir China. Como declararon las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 203 del Grupo Especial, esta jurisprudencia pone de relieve la importante diferencia en el contexto de la noción "a la importación" con arreglo al apartado b) del párrafo 1 del artículo II y el artículo XI del GATT de 1994 respectivamente. La respuesta de China pasa totalmente por alto este contexto de fundamental importancia, que demuestra que la noción de "a la importación" es más estrecha según el apartado b) del párrafo 1 del artículo II que con arreglo al artículo XI.

### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 203**

261. El Canadá desearía hacer hincapié en que la atención que presta el Grupo Especial a los párrafos citados demuestra que China hace caso omiso del contexto específico de la importación conforme al artículo II del GATT e interpreta palabras sueltas de forma mecánica.

---

<sup>52</sup> Véase, por ejemplo, *CE - Amianto*, informe del Órgano de Apelación, párrafos 99-101. De forma parecida, el Grupo Especial en *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos* constató en el párrafo 7.258 que "en el contexto del artículo XI" tal vez sea adecuado leer en "a la importación" la frase "en conexión con" o "con motivo de". Véase también *India - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.257.

<sup>53</sup> *India - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafos 2.1-2-5.

<sup>54</sup> *India - Automóviles*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.278

<sup>55</sup> La nota 410 en *India - Automóviles*, especialmente citada en esta pregunta, se refiere a las disciplinas especiales aplicables a empresas del Estado cuando es de aplicación el artículo XVII. Esa situación no se da en este caso.

262. China lo hace al aplicar erróneamente la lógica del Grupo Especial en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*. El párrafo 1 del artículo XI del GATT se aplica a toda la fase de importación, y a las restricciones directas e indirectas a la importación y exportación. En consecuencia, tal vez sea adecuado leer en "a la importación" la frase "en conexión con" o "con motivo de" en el contexto del artículo XI, ya que esta última frase connota tanto una fase general de importación como la aplicación de medidas directas e indirectas a esa fase de importación.<sup>56</sup> Esta distinción entre el acto específico de la importación y la fase general de importación se comprueba también en la distinta terminología empleada en la primera y la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II (es decir, "a la importación o con motivo de ésta" en la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II se refiere a la fase general de importación).

263. Una lectura somera de palabras sueltas no cumple el requisito de que el intérprete considere el texto de una disposición de un tratado en su contexto, y a la luz de su objeto y propósito, y sin embargo es precisamente lo que China propone que haga el Grupo Especial. Dadas las diferencias contextuales entre el artículo XI y el apartado b) del párrafo 1 del artículo II, las expresiones "al ser importados" y "a la importación" no pueden considerarse sinónimas en virtud de que contienen la palabra "a" ("on").

**204. (Todas las partes) Si el Grupo Especial tuviera que tomar en cuenta el informe del Grupo Especial en el asunto CEE - Piezas y componentes, ¿tendría también que tomar en cuenta las aclaraciones hechas por el Sr. Groser, miembro del Grupo Especial, en la Reunión del Consejo del GATT celebrada el 3 de abril de 1990 (C/M/240, páginas 21 a 23) sobre el alcance y contenido del informe?**

#### **Respuesta de China**

264. China no considera que las declaraciones del Sr. Groser ante la Reunión del Consejo del GATT modifiquen sustancialmente la interpretación por las partes del informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, ni su pertinencia a la presente diferencia.

265. China explicó en su Primera comunicación escrita que la importancia principal del informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes* consiste en que pone de relieve las importantes diferencias entre las medidas en litigio en esa diferencia y las medidas que adoptaron posteriormente las CE para ponerse en conformidad con sus obligaciones en el marco del GATT.<sup>57</sup> Por las razones que China explicó, las medidas en litigio en la presente diferencia no comparten el vicio que el Grupo Especial determinó en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, puesto que las medidas no imponen derechos sobre partes y componentes después de que hayan entrado a libre práctica en China. Antes bien, al igual que las medidas revisadas de las CE, la liquidación de los derechos pagaderos se basa en la investigación previa de si las partes y componentes de un modelo específico de vehículo deberían clasificarse como el artículo completo, y en la declaración que el importador presenta a las autoridades aduaneras cuando las mercancías entran en el territorio aduanero.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

266. Como cuestión de principio, las Comunidades Europeas no creen que se deban tener en cuenta las declaraciones formuladas por un miembro del grupo especial a efectos de interpretar un

---

<sup>56</sup> Como señaló el Grupo Especial en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.258.

<sup>57</sup> Véase Primera comunicación escrita de China, párrafos 54-61.

informe adoptado de un grupo especial. Parece ser igualmente que el debate fue motivado en particular por puntos preliminares planteados por la parte vencida, es decir, las Comunidades Europeas, que, como se declaraba en la página 24 del documento, aún no había ultimado su posición. Posteriormente, las Comunidades Europeas aceptaron adoptar el informe. Las Comunidades Europeas no ven que las observaciones del Sr. Groser contengan nada particularmente pertinente a las presentes actuaciones del Grupo Especial. En cualquier caso, sería importante desde un punto de vista sistémico no otorgar peso a observaciones *ad hoc* formuladas fuera del ámbito de las actuaciones ordinarias del grupo especial.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

267. El informe del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes* debe sostenerse por sí mismo y no cabe considerar que las observaciones posteriores de un miembro de ese Grupo Especial lo modifiquen. El propio Sr. Groser así lo señaló, como consta en las actas de la Reunión del Consejo del GATT: "De todos modos, el orador destaca que el Grupo Especial concluyó su labor con la distribución del informe y que el Consejo debe examinar sus conclusiones tal como figuran en ese documento. Por lo tanto, nada de lo que el orador diga en la reunión actual deberá entenderse como una modificación de las conclusiones del Grupo Especial que figuran en el documento L/6657." (C/M/240, página 17.)

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

268. El alcance y contenido del informe deben determinarse en función del propio informe, y no de observaciones posteriores. El Canadá señala que a las observaciones del Sr. Groser (en la página 17) les precedía la advertencia de que no "deberá[n] entenderse como una modificación de las conclusiones del Grupo Especial" en el asunto *CEE - Piezas y componentes*.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 204**

269. Las Comunidades Europeas están de acuerdo con China en que las observaciones del Sr. Groser no son pertinentes a la presente diferencia.

270. Las demás observaciones de China en su respuesta están fuera del alcance de la pregunta. A este respecto, basta remitirse a la respuesta de las CE a la pregunta 132 del Grupo Especial. También desconcierta a las Comunidades Europeas la afirmación de China de que "las medidas en litigio en la presente diferencia no comparten el vicio que el Grupo Especial determinó en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, en cuanto que las medidas no imponen derechos sobre partes y componentes después de que hayan entrado a libre práctica en China". En el marco de las medidas de las CE condenadas en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, las partes no se consideraban en libre práctica antes de ser montadas y de salir de la planta de montaje o producción.<sup>58</sup> Así pues, las medidas de las CE -al igual que China alega respecto de sus medidas- no "imponían derechos sobre partes y componentes después de que hubieran entrado a libre práctica en [las CE]". El Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes* rechazó explícitamente el argumento presentado por las CEE basado en que la condición de las mercancías era que no estaban en libre práctica (véase el párrafo 5.7 del informe del Grupo Especial). La referencia de China al asunto *CEE - Piezas y componentes* es en consecuencia errónea.

---

<sup>58</sup> Véase *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 2.5, 2.6, 3.8, 3.22 a 3.26, 3.35 y 5.5.

## Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 204

271. En su respuesta, China desarrolla su argumento en los párrafos 54-61 de su Primera comunicación escrita para declarar que "las medidas en litigio en la presente diferencia no comparten el vicio que el Grupo Especial determinó en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, puesto que las medidas no imponen derechos sobre partes y componentes después de que hayan entrado a libre práctica en China". De hecho, China no argumentó en su primera comunicación que las medidas de la CEE impusieran derechos a partes y componentes después de que "hayan entrado a libre práctica". Ello se debió probablemente a que la medida de la CEE en litigio disponía explícitamente que las piezas únicamente podrían ser consideradas en despacho a libre práctica "con la condición de que no sean utilizadas en operaciones de montaje o producción ...".<sup>59</sup> Así pues, conforme a la legislación de la CEE, las piezas no estaban "en libre práctica". Se trataba por supuesto de una ficción jurídica, como ocurre en el caso de las medidas de China.

### C. REGLA GENERAL DE INTERPRETACIÓN 2 A)

**205. (Reclamantes)** En los párrafos 17 y 29 de su Segunda comunicación escrita, China argumenta que la posición de los reclamantes es que los tipos arancelarios de China para vehículos automóviles se aplican únicamente cuando el importador importa un vehículo automóvil completamente terminado, totalmente montado y sin que le falta absolutamente ninguna pieza, basándose para ello en el argumento de los reclamantes de que en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo China se comprometió a no aplicar la RGI 2 a) para clasificar juegos de piezas CKD o SKD como vehículos automóviles. Además, China declara en la nota 5 que los Estados Unidos creen que China no puede aplicar la RGI 2 a) en ninguna circunstancia.

a) ¿Están ustedes de acuerdo con la declaración de China *supra*? De no ser así, ¿por qué no? ¿En qué circunstancias podría China aplicar la RGI 2 a)?

### Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

272. Como exponen las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita, el sentido ordinario, el contexto y el objeto y propósito de las partidas 87.01 a 87.05 (y, en particular, las partidas 87.02 a 87.04) del arancel de China apuntan con claridad a vehículos automóviles completos. Como asimismo exponen en su Primera comunicación escrita (en particular los párrafos 251 a 253), existen algunas situaciones de excepción en que las Consideraciones generales del Capítulo 87 del Sistema Armonizado prevén que un vehículo incompleto o sin terminar se podrá clasificar con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presente ya las características esenciales de estos últimos. Las Consideraciones generales presentan como ejemplos "un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería" y "un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar". En todos los casos en que una gran colección de partes de automóviles se presenta a la aduana, la clasificación debe efectuarse caso por caso. Habida cuenta de las Consideraciones generales del Capítulo 87, la abrumadora mayoría de las partes deben estar presentes y ajustadas en conjunto para que esa colección de partes se pueda clasificar como un vehículo completo. Como han reconocido en su respuesta a la pregunta 118 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas están dispuestas a aceptar que un juego de piezas SKD o incluso un juego de piezas CKD que conste de todas las partes necesarias para fabricar un vehículo completo se podría clasificar como vehículo completo con la condición de que se trate solamente de operaciones de montaje. No obstante, la respuesta de China a la pregunta 71 demuestra que los juegos de

---

<sup>59</sup> *CEE - Piezas y componentes*, IBDD 37S/147, párrafo 2.5.



piezas CKD y SKD suelen someterse a otras "operación[es] adicional[es] de acabado para alcanzar el estado final" (véase la Nota VII de la RGI 2 a)).

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

273. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la declaración de China. En la posición de los Estados Unidos, nada declara o da a entender que China no pueda aplicar la RGI 2 a) a automóviles incompletos o sin terminar que posean las características esenciales de un vehículo completo, o a automóviles que se presenten desmontados o todavía sin montar. (Como han explicado los Estados Unidos, las medidas de China -si se considera que imponen derechos de aduana propiamente dichos- trascienden con mucho de la RGI 2 a) al clasificar expediciones a granel de partes de automóviles como vehículos completos.)

274. En contra de las tesis de China, el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo no tiene nada que ver con la RGI 2 a). El párrafo 93 dice así:

Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil. En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. El Grupo de Trabajo tomó nota de este compromiso.<sup>60</sup>

El argumento de China confunde dos asuntos muy distintos - la clasificación arancelaria y el trato arancelario. El Convenio del SA rige la clasificación arancelaria a nivel de 6 dígitos y no prevé obligaciones en materia de trato arancelario.<sup>61</sup> De hecho, es habitual que las partes en el Convenio del SA tengan desgloses más detallados (por ejemplo, a nivel de 8 dígitos) y utilicen éstos para otorgar un trato arancelario distinto a artículos comprendidos en la misma partida de 6 dígitos del SA. En cambio, el párrafo 93 se ocupa del trato arancelario de juegos de piezas CKD y SKD, no de su clasificación arancelaria.

275. Como el Convenio del SA se ocupa de la clasificación arancelaria, y el párrafo 93 se ocupa de la distinta cuestión del trato arancelario, China incurre en error al argumentar que la RGI 2 a) de alguna forma plantea conflictos entre el Convenio del SA y el informe del Grupo de Trabajo. Antes bien, se trata simplemente de que China actúe de forma compatible con ambos. En particular, si China clasifica los juegos de piezas CKD/SKD en la partida del SA para vehículos completos, puede (y de hecho debe hacerlo conforme a su obligación contraída en virtud del párrafo 93) prever un desglose arancelario distinto en esa partida para los juegos de piezas CKD/SKD, y otorgar un trato arancelario del 10 por ciento a ese desglose para los juegos de piezas CKD/SKD. Como ha señalado el Canadá, de hecho no es insólito que los países prevean líneas arancelarias distintas para vehículos completos y para juegos de piezas CKD/SKD.<sup>62</sup>

276. Además, el propio texto del párrafo 93 rebate el argumento de China de que la RGI 2 a) prescribe que un vehículo completo y artículos abarcados por la RGI 2 a) (como determinados juegos de piezas CKD/SKD) deben registrarse en la misma línea arancelaria exactamente. El texto del

---

<sup>60</sup> WT/ACC/CHN/49 (Prueba documental conjunta 26).

<sup>61</sup> Convenio del SA, artículo 9 (Prueba documental conjunta 35).

<sup>62</sup> Segunda comunicación del Canadá, párrafo 67.

párrafo 93 señala explícitamente la posibilidad de que China cree líneas arancelarias distintas: "En el caso de que China creara tales partidas ... ).

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

277. No. La posición del Canadá, expuesta en el párrafo 70 de su Segunda comunicación escrita, es que China sólo puede gravar el tipo del 25 por ciento a vehículos montados. Pero esto no supone que un vehículo pueda evitar el tipo correspondiente al artículo montado por el mero hecho de retirar una sola parte (como escobillas de limpiaparabrisas o neumáticos). Los Miembros que cuentan con líneas distintas para juegos de piezas CKD en sus aranceles aduaneros nacionales disponen de procedimientos para clasificaciones de esa índole.<sup>63</sup>

278. El Canadá sostiene que las autoridades aduaneras de China gozan de discreción razonable, de conformidad con las pertinentes obligaciones en el marco de la OMC (por ejemplo, las que enuncia el artículo X del GATT), para formular una determinación de si un producto, en el estado en el que llega a la frontera de China, está "montado" o es un juego de piezas CKD/SKD. Si se trata de este último, incluso si se clasifica como vehículo completo, China tiene la obligación de imponer un derecho no superior al 10 por ciento de conformidad con el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Sin perjuicio de futuras diferencias, el Canadá presenta lo que en su opinión sería un enfoque razonable, de conformidad con los compromisos de China, tomando como ejemplo la imagen que China presentó en su Prueba documental 5, que China describe de diversas formas como un juego de piezas SKD o un vehículo completo desprovisto de los neumáticos<sup>64</sup>:

- Si la expedición es un vehículo completo desprovisto únicamente de sus neumáticos, sería razonable que China lo clasificase como un vehículo completo montado e impusiera el tipo correspondiente al vehículo completo.
- Ahora bien, si la expedición consta únicamente de una carrocería montada con chasis, pero todas las demás partes (por ejemplo, motor, transmisión, ejes, etc.) se expidieron desmontadas en la misma expedición *con* esa carrocería y chasis, China podría clasificar las partes integrantes por separado e imponerlas los debidos tipos (generalmente el 10 por ciento), o clasificar la expedición como un vehículo completo *desmontado* y gravarla al tipo del 10 por ciento para juegos de piezas CKD/SKD.

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 205**

279. En respuesta a esta pregunta, los Estados Unidos afirman que "si China clasifica [los juegos de piezas CKD/SKD] en la partida del SA para vehículos completos, puede (*y de hecho debe*) hacerlo conforme a su obligación contraída en virtud del párrafo 93) prever un desglose arancelario distinto en esa partida para los juegos de piezas CKD/SKD, y otorgar un trato arancelario del 10 por ciento ...".<sup>65</sup> Una vez más, los Estados Unidos se dedican a dar una redacción totalmente nueva al compromiso que China efectivamente contrajo en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

---

<sup>63</sup> Véanse, por ejemplo, los asuntos *Putale* y *Zyfert*, citados por Australia en su declaración oral, en los que se decidió si los productos importados en litigio estaban comprendidos en una línea arancelaria concreta del Arancel Aduanero de Australia para vehículos automóviles "montados".

<sup>64</sup> Véase el párrafo 36 de la Primera comunicación escrita de China, en que se describe la expedición como "juegos de piezas SKD preparados para su expedición a China" que "parecen" haber sido desprovistos sólo de sus neumáticos; y el párrafo 20 de la Segunda comunicación escrita de China, en la que declara que China - Prueba documental 5 *es* "un automóvil desprovisto de neumáticos".

<sup>65</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 45. (sin cursiva en el original)

280. Todas las partes están de acuerdo en que, conforme al Convenio del Sistema Armonizado, las autoridades aduaneras *deben* aplicar las Reglas Generales de Interpretación en la clasificación de importaciones. Dicha obligación se enuncia en el párrafo 1 a) ii) del artículo 3 del Convenio del Sistema Armonizado (cada Miembro se compromete "a aplicar las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado ..."). Como parte en el Convenio del Sistema Armonizado, la clasificación de juegos de piezas CKD/SKD como vehículos automóviles no es una opción para China, como parece sugerir la observación estadounidense ("si China clasifica [los juegos de piezas CKD/SKD] en la partida del SA para vehículos completos ..."). Así pues, lo que realmente alegan los Estados Unidos es que China *debe* crear líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD/SKD con un tipo de derecho del 10 por ciento. De hecho, los Estados Unidos deben creer que China estaba obligada a crear esas líneas arancelarias distintas *cuando se adhirió a la OMC*, ya que China era miembro del Sistema Armonizado en aquel momento y estaba obligada a aplicar la RGI 2 a) a la clasificación de juegos de piezas CKD/SKD.

281. Una vez más, los Estados Unidos tratan de modificar un compromiso que era explícitamente condicional ("en el caso de que China creara tales partidas ...") y convertirlo en un compromiso que existía y era incondicional en el momento en que China ingresó en la OMC "China *debe* crear tales líneas arancelarias ..."). No existe ningún fundamento para esta modificación del compromiso que China realmente contrajo.

**206. (China) ¿Están obligados los reclamantes a establecer una presunción *prima facie* de que China ha aplicado erróneamente el criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a) para sustentar sus alegaciones de que China ha violado los artículos II y III del GATT? Sírvanse explicar el fundamento jurídico de su respuesta.**

#### **Respuesta de China**

282. El Órgano de Apelación ha explicado que un Miembro reclamante debe "aportar pruebas y argumentos jurídicos suficientes para demostrar" que las medidas impugnadas son incompatibles con las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados.<sup>66</sup> En la presente diferencia, los reclamantes han optado por presentar una impugnación referente a las medidas examinadas en sí mismas. El Órgano de Apelación ha observado que:

Por definición, las alegaciones referentes a medidas "en sí mismas" impugnan leyes, reglamentos u otros instrumentos de un Miembro que tienen aplicación general y futura, afirmando que la conducta de un Miembro -no sólo en un caso particular que haya acontecido, sino también en situaciones futuras- es *necesariamente* incompatible con las obligaciones de ese Miembro en la OMC. En lo esencial, las partes reclamantes que formulan impugnaciones de medidas "en sí mismas" procuran impedir *ex ante* que los Miembros realicen ciertos actos. Las consecuencias de tales impugnaciones son, evidentemente, de mayor alcance que las alegaciones referentes a medidas "en su aplicación".<sup>67</sup>

283. Al impugnar una medida *en sí misma*, los reclamantes "están obligad[o]s a presentar pruebas respecto del alcance y el sentido de la medida impugnada, incluyendo, por ejemplo, el texto de la

---

<sup>66</sup> Estados Unidos - Camisas y blusas de lana, página 20.

<sup>67</sup> Estados Unidos - Artículos tubulares para campos petrolíferos, párrafo 172. (sin cursivas en el original)

medida, apoyado con pruebas sobre su aplicación sistemática".<sup>68</sup> Igualmente, "[l]a parte que sostenga que la legislación interna de otra parte, en sí misma, es incompatible con obligaciones pertinentes dimanantes de un tratado tiene sobre sí la carga de presentar pruebas acerca del alcance y el sentido de esa ley para fundamentar tal aseveración. La forma característica de aportar esa prueba es el texto de la legislación o instrumentos jurídicos pertinentes, que puede apoyarse, según proceda, con pruebas sobre la aplicación sistemática de esas leyes ...".<sup>69</sup>

284. En cuanto al criterio de las características esenciales, el problema fundamental del argumento de los reclamantes es que han omitido presentar pruebas y argumentos jurídicos suficientes para identificar los casos concretos en que las medidas impugnadas darán por resultado *necesariamente* la aplicación errónea de este criterio. Como explicó China en su declaración oral en la segunda reunión sustantiva, los reclamantes han omitido definir los límites del criterio de las características esenciales en su relación con partes y componentes de vehículos conforme al Capítulo 87 del Sistema Armonizado, y corroborar esos límites por remisión a pruebas y argumentos jurídicos. Tampoco han demostrado los reclamantes una aplicación sistemática de las medidas impugnadas que haya dado por resultado la aplicación errónea del criterio de las características esenciales a partes y componentes de vehículos automóviles. Los reclamantes, no habiendo podido cumplir su carga de la prueba, no han presentado al Grupo Especial un fundamento para distinguir entre los casos, de haberlos, en los que las medidas darán necesariamente por resultado la aplicación errónea del criterio de las características esenciales, y los casos en que no será así. Por lo tanto, el Grupo Especial no puede constatar que las medidas impugnadas, en sí mismas, sean incompatibles con el criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a).

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 206**

285. Las Comunidades Europeas han establecido una presunción *prima facie* de que las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994 y, subsidiariamente, con el artículo II del GATT de 1994. China se ha referido al Sistema Armonizado y a su RGI 2 a) en su defensa. Como cuestión de principio, ha de ser China quien aporte los argumentos detallados de que la RGI 2 a) justifica sus medidas. Sin embargo, como cuestión de hecho las Comunidades Europeas han demostrado que según todos los criterios en el marco de los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125, las medidas necesariamente dan por resultado una clasificación arancelaria que no es compatible con el criterio de las características esenciales. A este respecto, las Comunidades Europeas se remiten en particular a los párrafos 112 a 117 de su Segunda comunicación escrita.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 206**

286. En primer lugar, como han argumentado los Estados Unidos en otros lugares, la RGI 2 a) se ocupa de la debida clasificación de artículos con arreglo a la nomenclatura del SA y sólo es pertinente a la interpretación de la lista de compromisos arancelarios de China (que a su vez es pertinente a la alegación subsidiaria de una infracción del artículo II). Si una carga es interior y está en consecuencia sujeta al párrafo 2 del artículo III, la RGI 2 a) no hace al caso. Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 187 del Grupo Especial.

287. En cuanto a una alegación subsidiaria en virtud del artículo II (si el Grupo Especial llegase a la conclusión de que las cargas son "derechos de aduana propiamente dichos"), los Estados Unidos

---

<sup>68</sup> *Estados Unidos - Artículos tubulares para campos petrolíferos*, párrafo 257. (sin cursivas en el original)

<sup>69</sup> *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 157. (sin cursivas en el original)

han establecido una presunción *prima facie* de que China ha incumplido sus obligaciones conforme al artículo II y a la lista de compromisos arancelarios de China. La RGI 2 a) no es parte del Acuerdo sobre la OMC, y no es parte del argumento *prima facie* de los Estados Unidos. Antes bien, China ha formulado argumentos basados en la RGI 2 a) en un intento de rebatir el argumento *prima facie*.<sup>70</sup> Dicho lo anterior, los Estados Unidos han presentado pruebas y argumentos suficientes para sostener sus alegaciones sobre esta cuestión. Véase, por ejemplo, las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 116, 117, 128, 208, y 209 del Grupo Especial.

**207. (Canadá) ¿Están ustedes de acuerdo con China en que una de las principales diferencias entre la determinación de la CBSA (en el asunto de los muebles sin montar) y el Decreto N° 125 es que éste último especifica los umbrales precisos en los que China considerará que una colección de partes de automóviles importadas posee las características esenciales de un vehículo automóvil y que, con ello, el artículo 21 del Decreto N° 125 hace que dichas medidas sean más transparentes y previsibles para los importadores? (Respuesta de China a la pregunta 124 del Grupo Especial)**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

288. No, el Canadá no está de acuerdo. El Memorando D10-14-38 "Clasificación arancelaria de muebles importados sin montar todavía" ("el Memorando") únicamente afecta a los importadores cuando existen motivos fundados para sospechar que han encargado un mueble terminado para la venta al por menor (no cuando lo que se encargó efectivamente fueron partes, a diferencia de las medidas impugnadas), pero hicieron que las partes se expidieran por separado. Esos importadores deberían en cualquier caso haber basado sus decisiones de negocios en el tipo arancelario para muebles terminados, pues eso es lo que realmente se encargó, por lo que la posible aplicación del Memorando a la expedición no debería restar previsibilidad a sus negocios. No tendrán cargas administrativas suplementarias, ni sus costes aumentarán por encima de lo que hayan proyectado.

289. En cambio, las medidas de China dan incertidumbre a los importadores de partes de automóviles. A diferencia de la práctica canadiense en relación con los muebles consignada en el Memorando, que se refiere a encargos de muebles completos, en este caso las partes de automóviles deben declararse como "vehículos considerados completos" para poder recibir una licencia de importación. Además, las medidas impugnadas velan por que cada importador de partes de automóviles, a no ser que sepa que las partes importadas se van a utilizar para la venta al por menor como repuestos, tenga en cuenta las medidas. Es posible que el importador en China no sepa quién es su cliente último, o si ya se ha determinado que el vehículo que se va a producir con las partes está sujeto a cargas conforme a las medidas impugnadas. Incluso si supieran que el vehículo definitivo no estaba afectado por las medidas, y que por ello las partes importadas utilizadas en el mismo no se caracterizarían como vehículos completos, no saben si se efectuará una nueva evaluación del vehículo basada en una diferencia de valoración, o en cambios de proveedor (como se ilustra en los ejemplos descritos en el cuadro en el párrafo 65 de la Primera comunicación escrita del Canadá -sobre todo el tercer ejemplo de cambios de proveedor y el quinto ejemplo de diferencias de valoración-).

290. Puede ser también que el contrato del importador con el fabricante de automóviles imponga costes punitivos al primero si el proveedor no cumple las cantidades de contenido local. Además, incluso si el importador sabe que las partes no se caracterizarán como vehículos completos sobre la base del modelo en el que se utilicen en su momento, e incluso si sabe que el modelo nunca será sometido a una nueva evaluación de manera que las partes se caractericen como vehículos completos (por ejemplo, porque el fabricante de vehículos se esfuerza por asegurar que tenga un contenido local

---

<sup>70</sup> Comunicación de réplica de los Estados Unidos, párrafos 27-31.

más que suficiente), el importador debe no obstante rastrear el contenido importado de sus partes para poder cumplir la carga administrativa que imponen las medidas impugnadas.

**208. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo en que los gobiernos nacionales gozan de discreción, conforme a sus obligaciones contraídas en el marco del GATT, al aplicar sus Listas, para interpretar si una expedición concreta de partes de un producto dado posee, según cada caso, las características esenciales del producto completo?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

291. Las Comunidades Europeas opinan que el Sistema Armonizado limita la discreción de los Miembros al aplicar sus listas en el marco del GATT. Como su propio nombre indica, el Sistema Armonizado se propone armonizar la clasificación arancelaria de mercancías. Sin embargo, habida cuenta de la variedad de diferentes mercancías en el mercado y los enormes volúmenes del comercio de mercancías en todo el mundo, no se pueden plasmar criterios exhaustivos para todas las posibles situaciones a que puedan hacer frente las autoridades aduaneras en su labor cotidiana. Es pues necesario contar con reglas de interpretación para aplicarlas en aquellas situaciones excepcionales en que la naturaleza de la mercancía no es inmediatamente aparente a la luz de las partidas de las listas. Las autoridades aduaneras de los Miembros sí gozan de esta clase de discreción práctica y limitada, que no obstante tiene como guía el objetivo de una clasificación arancelaria armonizada. En este caso, la discreción está limitada por las nociones de "éste presente" ("*as presented*") y "características esenciales" y la Nota explicativa específica del Capítulo 87.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

292. La nomenclatura del SA no especifica en cada caso lo que constituye o no constituye las "características esenciales" de un artículo completo. Sin embargo, la nomenclatura del SA sí pone límites a la determinación. Por ejemplo, cuando un artículo que no es completo del todo tiene su propia partida (como los chasis de vehículos), ese artículo debe clasificarse en su partida específica, y no pueden clasificarse como un vehículo completo.

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

293. El Canadá está de acuerdo en que los Miembros gozan en general de la discreción en virtud del artículo II de aplicar tipos arancelarios inferiores a los tipos consolidados consignados en su Lista, siempre que esa discreción no viole el artículo II u otras disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC* (por ejemplo, las obligaciones en materia del trato de la nación más favorecida en el artículo I). El Canadá también está de acuerdo en que los Miembros gozan de la discreción de clasificar partes que poseen las características esenciales de la mercancía terminada bien como partes o como la mercancía terminada (como se señala en la cita mencionada en la nota 77 de la Segunda comunicación escrita del Canadá), de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado, incluida la RGI 2 a) según proceda. Sin embargo, China no está aplicando su Lista *conforme a sus obligaciones contraídas en el marco del GATT*, sino que actúa de manera incompatible con el artículo III, y actúa como si estuviera vinculada únicamente por sus obligaciones en el marco de la OMA, que aplica erróneamente.

**209. (Reclamantes) Si su respuesta a la pregunta anterior fue afirmativa, ¿creen ustedes que esta discreción es distinta de alguna forma si un Miembro establece criterios que aplicará a todas las expediciones de partes de un producto dado para determinar si poseen las características esenciales del producto completo? ¿Cuál es el fundamento jurídico de su posición?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

294. El trato sistemático que China otorga a las mercancías importadas en el marco de las medidas es contrario a sus características objetivas y al texto explícito de las partidas de las listas y no tiene nada que ver con discreción. Las condiciones materiales enunciadas en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125 y su aplicación con arreglo a la teoría china de "expediciones múltiples" suponen una clasificación arancelaria arbitraria. Eso es anarquía, no discreción. Toda condición general que un Miembro aplique conforme a sus listas debe consignarse explícitamente en éstas y ser además compatible con sus obligaciones en el marco de la OMC (informe del Órgano de Apelación en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafos 211 a 223).

295. Las Comunidades Europeas aceptan que los Miembros adopten instrumentos y utilicen documentos que orienten a autoridades aduaneras e importadores en el contexto de clases concretas de expediciones. Ahora bien, dicha orientación tiene que estar en conformidad con el Sistema Armonizado y las obligaciones del Miembro en el marco de la OMC.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

296. Un Miembro podrá establecer los criterios que aplique a todas las expediciones de partes de un producto dado siempre que esos criterios sean compatibles con las obligaciones del Miembro dimanantes del GATT de 1994 y otros Acuerdos de la OMC y -si el Miembro es también parte en el Convenio del Sistema Armonizado- sus obligaciones en virtud de ese último instrumento. El párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio del Sistema Armonizado dispone que las Partes contratantes se comprometen a que sus nomenclaturas arancelaria y estadística se ajusten al Sistema Armonizado. Cada Parte se compromete, por tanto, respecto de sus nomenclaturas arancelaria y estadística:

- i) a utilizar todas las partidas y subpartidas de Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes;
- ii) a aplicar las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado así como todas las Notas de las secciones, capítulos y subpartidas y a no modificar el alcance de las secciones, de los capítulos, partidas o subpartidas del Sistema Armonizado; y
- iii) a seguir el orden de numeración del Sistema Armonizado.

297. Si el Decreto N° 125 impusiera derechos de aduana, sería incompatible con el Convenio del Sistema Armonizado porque no aplica las Reglas Generales de Interpretación y las Notas de las secciones que prescriben que las mercancías se clasifiquen en la condición en que se importan en la partida con descripción más específica de la mercancía. Si se considerase que el Decreto N° 125 es una interpretación válida del Sistema Armonizado, anularía (vaciaría de contenido) varias partidas y subpartidas que describen específicamente conjuntos, subconjuntos y partes de automóviles.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

298. El Canadá no se opone a que los Miembros establezcan criterios rectores que se apliquen a expediciones concretas de mercancías para determinar su clasificación. Hay ejemplos de este enfoque en relación con coches desmontados en el Canadá (China - Prueba documental 17), y otras expediciones en otros lugares (por ejemplo, el Reglamento N° 2127/2005 de las CE, China - Prueba documental 14). No obstante, el Canadá sostiene que tales criterios han de ser acordes con las reglas del Sistema Armonizado y compatibles con las obligaciones de un Miembro en el marco de la OMC.

En los párrafos 41-51 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá ha expuesto por qué las medidas, aunque se apliquen a una sola expedición de todas las partes en la frontera, no clasifican conforme a las prescripciones del Sistema Armonizado.

**210. China declara en el párrafo 43 de su Segunda comunicación escrita que "[l]a importancia de la interpretación de la OMA, en lo que atañe a la presente diferencia, es que el término 'éste presente' ('as presented') no excluye la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes, tanto si un miembro concreto de la OMA opta por aplicar la RGI 2 a) de esta manera como si no".**

**a) (China) Sírvanse ampliar esta declaración en función del texto específico de la Decisión del Comité del SA en cuestión. Es decir, ¿en qué parte de la decisión encuentra apoyo China para una interpretación de esa índole?**

#### **Respuesta de China**

299. La conclusión de que el término "éste presente" ("*as presented*") no excluye la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes se desprende como consecuencia necesaria de la interpretación que adoptó el Comité del SA. Si el término "éste presente" ("*as presented*") estuviera limitado a una sola expedición (con independencia de cómo se defina "*expedición*"), no sería compatible con esta interpretación del término "éste presente" ("*as presented*") sacar la conclusión de que "las cuestiones de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" eran cuestiones "que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional". Las dos circunstancias que se mencionan en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA entrañan *necesariamente* una aplicación de la RGI 2 a) para clasificar partes y componentes que llegan en más de una expedición. Al constatar que se trata de aplicaciones de la RGI 2 a) que debe determinar cada país de conformidad con su normativa nacional, el Comité del SA debe haber considerado que el término "éste presente" ("*as presented*") no excluye dichas aplicaciones de la RGI 2 a).

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 210 a)**

300. Incluso China reconoce ya que nada de lo que figura en la "decisión" del Comité del SA prevé explícitamente la interpretación sin precedentes que China trata de aplicar a la noción de "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a). China alude a una "consecuencia necesaria", lo que en realidad equivale a una mera afirmación por parte de China. Como declararon las Comunidades Europeas en el párrafo 27 de su segunda declaración oral, la frase "elementos originarios o procedentes de distintos países" en esa decisión no tiene absolutamente nada que ver con la teoría de "expediciones múltiples" que China se ha inventado a los efectos de las presentes actuaciones del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas se remiten también a su respuesta a la pregunta 210 b) y a los párrafos 100 a 111 de su Segunda comunicación escrita.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 210 a)**

301. En su respuesta a la pregunta 210 a) del Grupo Especial, China afirma erróneamente que: "Las dos circunstancias que se mencionan en el párrafo 10 de la decisión del Comité del SA entrañan *necesariamente* una aplicación de la RGI 2 a) para clasificar partes y componentes que llegan en más de una expedición. Al constatar que se trata de aplicaciones de la RGI 2 a) que debe determinar cada país de conformidad con su normativa nacional, el Comité del SA debe haber considerado que el término 'éste presente' (*as presented*) no excluye dichas aplicaciones de la RGI 2 a)."



302. Se trata de una caracterización errónea del sentido de la "decisión"<sup>71</sup> del Comité del SA y del sentido correcto del término "éste presente" ("*as presented*") y es incompatible con la debida interpretación del Sistema Armonizado. Como han explicado los reclamantes, la "decisión" no formula constataciones sobre la cuestión, y, así pues, la decisión del Comité del SA que China cita en repetidas ocasiones no sustenta la tesis de que la RGI 2 a) se aplica a expediciones múltiples de partes a granel. Antes bien, la "decisión" señala que la RGI 2 a) no se ocupa de la cuestión del origen múltiple. Véase la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 12 del Grupo Especial. Véanse asimismo las respuestas de los Estados Unidos a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 50 y 51.

**b) (Reclamantes) ¿Excluye el término "éste presente" ("*as presented*"), explícita o implícitamente, la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes, con independencia de que un Miembro opte o no por aplicar la RGI 2 a) de esta manera? ¿Cuál es el fundamento jurídico de su opinión?**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

303. Es inherente al sentido corriente de las palabras "éste presente" ("*as presented*") que no puede incluir expediciones múltiples de mercancías presentadas a la aduana en momentos diferentes, lugares diferentes, de orígenes diferentes y destinadas a importadores diferentes. Como ha confirmado la Secretaría de la OMA, podría interpretarse que la expresión "éste presente" en la RGI 2 a) "significa el momento en que las mercancías son presentadas a la Aduana u otras autoridades con el fin de clasificarlas en el arancel o en las nomenclaturas estadísticas comerciales" (párrafo 1 de la respuesta de la Secretaría de la OMA). Del sentido corriente de las palabras y la respuesta de la Secretaría de la OMA se desprende con claridad que el concepto no abarca, ni puede abarcar, 'varios momentos' y 'varios lugares', que son condiciones previas necesarias para la posición de China.

304. Además, y con carácter más fundamental, el Órgano de Apelación ha confirmado que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera". (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.) La noción de expediciones múltiples de productos choca directamente con esta formulación del Órgano de Apelación, pues denota varios productos que se presentan a la aduana en diferentes momentos y en diferentes lugares.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

305. Los Estados Unidos interpretan que el término "éste presente" ("*as presented*") excluye explícitamente la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones de mercancías que no se importen conjuntamente. El fundamento jurídico de esta opinión es que las Partes contratantes en el Convenio del Sistema Armonizado están obligadas a aplicar la RGI 1 y las correspondientes Notas de las secciones y capítulos. Conforme a la RGI 1, "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 [demás RGI]". Las Partes contratantes no pueden hacer caso omiso de la condición física de la mercancía y considerar los procesos a que se someterá posteriormente la importación para determinar la clasificación. Además, como han explicado los Estados Unidos, esta opinión se basa en el sentido corriente de "éste presente" ("*as presented*"), y en el hecho de que "éste presente" ("*as presented*") sustituyera a "en la forma en que se importe" ("*as imported*"), y que está concebido para tener el mismo sentido. Por último, los Estados Unidos

---

<sup>71</sup> Cabe señalar que incluso la referencia por la Secretaría de la OMA al párrafo 10 es tan sólo una parte del "acta resumida", y no una *decisión* del Comité del Sistema Armonizado. Véase la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 11 del Grupo Especial.

han explicado que la interpretación por China de "éste presente" ("*as presented*") no concuerda en absoluto con el objeto y propósito del Convenio del SA de garantizar la coherencia de las estadísticas de importación y exportación y de facilitar el comercio.

306. El asunto de los envíos, o expediciones, fraccionados, que se abordó en la decisión de 1995, entraña una cuestión diferente. De hecho, así lo reconoce China: en su respuesta a la pregunta 138 del Grupo Especial, China declara que: "[s]e suele entender por "envío" una serie de mercancías entregadas 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". En consecuencia, el trato de las expediciones múltiples mencionado en la decisión del Comité del SA no proporciona apoyo a las medidas excesivas de China. Las expediciones múltiples de partes de vehículos automóviles que las medidas de China caracterizan como vehículos automóviles completos no son envíos fraccionados, sino, antes bien, expediciones múltiples de mercancías procedentes de distintos países que nunca fueron consignadas para ser expedidas juntas.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

307. El Canadá no cree que sea necesario que el Grupo Especial formule una determinación definitiva de todas las situaciones concretas en las que el término "éste presente" ("*as presented*") en el Sistema Armonizado se pueda aplicar a determinadas expediciones de mercancías múltiples. Eso sería un asunto para la OMA, no para la OMC. Sin embargo, el Canadá señala, como se explicó en la segunda audiencia, que "éste presente" ("*as presented*") se refiere a la propia RGI 2 a), no a la excepción periférica y específica mencionada en la decisión de la OMA. Ésta simplemente se refería al examen previo de este asunto, que, como demostró el Canadá en su Segunda comunicación escrita<sup>72</sup>, se basaba en la práctica relativa a la capacidad de los importadores de clasificar determinados productos (sobre todo maquinaria, y *no* vehículos automóviles) importados en expediciones distintas como un solo producto. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 224. Además, el Canadá ha demostrado también una clara práctica ulteriormente seguida en el sentido de que los Miembros de la OMC que son también miembros de la OMA entienden por "éste presente" ("*as presented*") una clasificación basada en las características objetivas de un producto en una sola expedición.<sup>73</sup>

308. China no ha rebatido estas pruebas directas. En cambio, el único ejemplo que ha presentado China ha sido su sugerencia de que los Estados Unidos cuentan con una regla de que "todas las mercancías que lleguen en el mismo buque y vayan destinadas al mismo consignatario se clasificarán corrientemente con carácter combinado".<sup>74</sup> El Canadá reconoce que corresponde a su reclamante abordar este punto, pero señala que el texto citado en la declaración oral de China, nota 15, se refiere a lo que es preciso incluir en "un asiento", y 19 C.F.R. § 141.0a define "asiento" como "documentación" -parece, así pues, que se refiere a una prescripción documental, no a clasificación-.<sup>75</sup> En cualquier caso, sin embargo, la regla estadounidense no ha sido sometida a este Grupo Especial, y si algún grupo especial de la OMC tuviera que examinar esa cuestión sería muy diferente, ya que la cuestión principal en la presente diferencia, la imposición de derechos de aduana propiamente dichos

---

<sup>72</sup> Véase el párrafo 59, tres primeros puntos.

<sup>73</sup> Véase *supra*, nota 28.

<sup>74</sup> Segunda declaración oral de China, párrafo 24.

<sup>75</sup> Canadá - Prueba documental 37.

en función del estado de las mercancías después de haber llegado al territorio aduanero de un Miembro, no estaría en litigio.<sup>76</sup>

309. El Grupo Especial puede determinar con facilidad que el sentido corriente de los términos del Sistema Armonizado en su conjunto, incluido el término "éste presente" ("*as presented*") como figura en la RGI 2 a), no respalda la interpretación errónea de la RGI 2 a) por China en el sentido de que puede combinar expediciones de diferentes proveedores a diferentes importadores en momentos diferentes procedentes de diferentes países en función del estado de esas expediciones no cuando llegan a la frontera, o cuando llegan por primera vez a las aduanas de China, sino en función de su estado después de la fabricación. Además, como ha expuesto el Canadá en su Segunda comunicación escrita<sup>77</sup>, China no ha aportado prueba alguna de prácticas de los Miembros que demuestren lo contrario.

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 210 b)**

310. En respuesta a la pregunta 210 b), el Canadá declara que "no cree que sea necesario que el Grupo Especial formule una determinación definitiva de todas las situaciones concretas en las que el término 'éste presente' ("*as presented*") en el Sistema Armonizado se pueda aplicar a determinadas expediciones de mercancías múltiples. Eso sería un asunto para la OMA, no para la OMC".<sup>78</sup> Los Estados Unidos, en cambio, "interpretan que el término 'éste presente' ("*as presented*") excluye explícitamente la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones de mercancías que no se importen juntas".<sup>79</sup> Las CE igualmente afirman que "[e]s inherente al sentido corriente de las palabras 'éste presente' ("*as presented*") que no puede incluir expediciones múltiples de mercancías presentadas a la aduana en momentos diferentes, lugares diferentes, de orígenes diferentes ...".<sup>80</sup>

311. De hecho, la OMA ya ha confirmado que los miembros del Sistema Armonizado podrán aplicar la RGI 2 a) para clasificar expediciones múltiples de partes y componentes como una sola entidad. No existe mejor prueba de la incapacidad de los reclamantes de definir y corroborar su interpretación del término "éste presente" ("*as presented*") que el hecho de que, en esta fase avanzada de las actuaciones del Grupo Especial, un reclamante parezca reconocer la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples, y adopte la posición de que esta aplicación concreta de la RGI 23 a) es un asunto que corresponde resolver a la OMA, mientras que los otros dos reclamantes adoptan la posición de que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples está expresamente prohibida - en contradicción con la decisión del Comité del SA. Estas posiciones simplemente no son compatibles con una interpretación clara e inequívoca del término "éste presente" ("*as presented*").

312. Como China explicó en respuesta a la pregunta 228, no es obligación de China identificar y demostrar las circunstancias en las que las medidas impugnadas sean necesariamente *compatibles* con sus obligaciones en el marco de la OMC. Antes bien, es obligación *de los reclamantes* identificar y demostrar las circunstancias en las que las medidas impugnadas sean necesariamente *incompatibles* con las obligaciones de China en el marco de la OMC.

---

<sup>76</sup> La disposición que se ocupa de la obligación de pagar derechos en la parte que China cita (en 19 C.F.R. § 141.1) hace hincapié sobre todo en que, en relación con los derechos de aduana, "Los derechos y la obligación de pagarlos se ejercitan sobre la mercancía importada a la llegada del navío importador a un puerto aduanero."

<sup>77</sup> Párrafos 53, 54 y 57.

<sup>78</sup> Respuestas del Canadá después de la segunda reunión, página 19.

<sup>79</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 50.

<sup>80</sup> Respuestas de las Comunidades Europeas después de la segunda reunión, párrafo 44.

c) *(Todas las partes)* La OMA declaró en respuesta a las preguntas del Grupo Especial (Anexo C-2, párrafo 7) que "las decisiones del Comité del SA, incluidas las Notas explicativas y cualesquiera modificaciones de éstas, no son vinculantes (véase el párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio). A las Partes Contratantes del SA se les pide que informen a la secretaría en caso de que no puedan aplicar alguna decisión del Comité del SA. La secretaría no ha recibido ninguna notificación de esa índole con respecto a la decisión de que se trata". A este respecto, ¿qué consecuencias se derivan cuando ninguna parte contratante del Convenio del SA haya informado a la Secretaría de la OMA de que no puede aplicar la decisión del Comité del SA de que se trata? ¿Cabe entender por ello que la Decisión es efectivamente vinculante para las Partes contratantes, como sostiene China?

#### **Respuesta de China**

313. Como China explicó en respuesta a la pregunta 111, la cuestión de si la decisión del Comité del SA vincula formalmente a los miembros de la OMA no es pertinente a la presente diferencia. China ya ha explicado que, al constatar que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es una cuestión que se ha de resolver 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. El hecho de que la Secretaría de la OMA no haya recibido notificaciones de los miembros sobre la incapacidad de éstos de aplicar la decisión del Comité del SA solamente confirma que dicha decisión no ha resultado ser particularmente polémica o perjudicial para el funcionamiento del Sistema Armonizado.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

314. En primer lugar, hay que aclarar que, desde un punto de vista técnico, el texto de la "Decisión" del Comité del SA se refiere únicamente a la adopción de Notas explicativas, sus enmiendas y criterios de clasificación. Pese a su encabezamiento, el documento a que alude China es un documento de trabajo sobre el resultado de un debate técnico solamente. La única decisión jurídicamente importante que se adoptó fue la de enmendar la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) en relación con las operaciones de montaje pertinentes.

315. En segundo lugar, la decisión del Comité del SA data de 1995, mientras que la Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera sobre la aplicación de las decisiones del Comité del Sistema Armonizado fue adoptada en junio de 2003. No hay ningún indicio de que la recomendación tenga efectos retroactivos.

316. En tercer lugar, tanto conforme al Convenio del Sistema Armonizado como en el marco del derecho comunitario, las decisiones de la OMA (es decir, Notas explicativas, sus enmiendas y criterios de clasificación) no son vinculantes independientemente de que la OMA haya o no haya recibido una notificación de un Miembro del Convenio del SA sobre esas decisiones. Así lo confirma la Secretaría de la OMA en su respuesta al Grupo Especial.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

317. Como indicaron los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 111 del Grupo Especial, 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 autoridades aduaneras de los Estados Unidos consideran que estas decisiones suelen aportar ideas útiles acerca de

la forma en que el Comité del Sistema Armonizado juzga 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.) 89-90, que expone la posición estadounidense acerca de la debida orientación sobre el empleo de determinados documentos para interpretar el Sistema Armonizado. (Estados Unidos - Prueba documental 4) Desde que implantó el 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.

318. 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".

319. La segunda "decisión" que se reseña en el párrafo 10 del anexo IJ/7 del documento 39.600 meramente indicaba que ni la condición jurídica de las expediciones fraccionadas ni la clasificación de mercancías montadas a partir de mercancías importadas están comprendidas en la jurisdicción del Convenio del SA o del Comité del SA. 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 Criterio de Clasificación, opinamos que el párrafo 10 tiene poco peso al no ser una decisión ejecutoria del Comité del Sistema Armonizado. Antes bien, la segunda "decisión" solo declara que la orientación o las medidas de la decisión de la OMA no son de obligado cumplimiento, y que por ello corresponde a las administraciones aduaneras la función de interpretar sus obligaciones conforme al Convenio. Esto no significa que una administración miembro pueda revocar las prescripciones de las Reglas Generales de Interpretación mediante reglamentación en el ámbito nacional.

320. No es de extrañar que la Secretaría de la OMA no haya recibido notificación de que una Parte contratante no haya podido aplicar la segunda "decisión". Las Partes contratantes no podrían aplicar la "decisión" del Comité del SA porque no se trató de una decisión sino de una declaración de que determinados asuntos no estaban comprendidos en el ámbito del Sistema Armonizado. Así pues, la ausencia de notificación no da lugar a ninguna inferencia jurídica.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

321. En primer lugar, el Canadá señala que la decisión de la OMA se concluyó en noviembre de 1995, pero la OMA no publicó la *Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera sobre la aplicación de las decisiones del Comité del Sistema Armonizado* hasta el 30 de junio de 2001.<sup>81</sup> Por lo tanto, el principio de "aceptación presunta" sólo podría aplicarse a las decisiones de la OMA después de esa fecha. No existe mención alguna de que deba aplicarse con efecto retroactivo.

---

<sup>81</sup> Consejo de Cooperación Aduanera, *Recomendación sobre la aplicación de las decisiones del Comité del Sistema Armonizado*, 30 de junio de 2001 (Canadá - Prueba documental 40).

Por este motivo, la decisión de la OMA queda fuera del ámbito del principio de la aceptación presunta.

322. En segundo lugar, las decisiones de la OMA son no vinculantes, por lo que tampoco el principio de la "aceptación presunta" las haría vinculantes, pues contravendría el *Convenio del Sistema Armonizado*. Aunque el artículo 8 del Convenio prevé la aceptación de las decisiones de la OMA, ello no altera el hecho de que dichas decisiones, incluso si han sido aceptadas, son meramente de carácter "consultivo" y constituyen únicamente "orientación" conforme al artículo 7. La propia OMA así lo confirmó en respuesta a la pregunta 5 cuando declaró que "[l]a naturaleza de los compromisos que representan las Notas explicativas, los criterios de clasificación y otras opiniones del Comité, *incluso en los casos en que están aprobados específicamente por el Consejo de conformidad con el artículo 8 del Convenio del SA, es de carácter consultivo y no convencional*" [sin cursivas en el original].

323. En tercer lugar, como ya se ha señalado al Grupo Especial, China ha sacado de contexto esta decisión de la OMA. Su foco de atención está en las operaciones de montaje, decisión recogida posteriormente en la Nota explicativa VII. La cuestión de las expediciones múltiples era periférica y nunca se incluyó en una nota explicativa. Además, como se señala en la pregunta 210 b), *supra*, la referencia a expediciones fraccionadas o múltiples en la Decisión del Comité en cuestión no prescribía una determinada práctica en materia de clasificación. Solamente se remitía a un examen anterior de este asunto que, como demostró el Canadá en su Segunda comunicación escrita<sup>82</sup>, se basaba en la práctica relacionada con la capacidad de los importadores de clasificar determinados productos (sobre todo maquinaria, y *no* vehículos automóviles) importados en expediciones distintas como un producto.<sup>83</sup> Los vehículos automóviles estaban excluidos de la lista de productos en la decisión inicial sobre la Nomenclatura Aduanera Combinada.

324. Por último, el Canadá señalaría que la situación podría ser distinta en el caso de decisiones del Comité del SA que prescriben la observancia de una determinada práctica. Esas decisiones no son vinculantes, pero los miembros de la OMA suelen observarlas para poder mantener prácticas comerciales y de clasificación coherentes. La obligación de informar al Comité es independiente del carácter no vinculante de la decisión.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 210 c)**

325. La única decisión jurídicamente pertinente en el marco de la RGI 2 a) adoptada por el Comité del SA fue enmendar la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) en lo relativo a las operaciones de montaje pertinentes. Las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 210 c).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 210 c)**

326. En su respuesta a la pregunta 210 c) del Grupo Especial, China interpreta que la "decisión" de la OMA se ocupa de que "al constatar que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es una cuestión que se ha de resolver 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". Sin embargo, el Comité del SA no examinó la cuestión de las "expediciones múltiples". Lo que analizó fue la cuestión de las "expediciones fraccionadas" y la determinación del "origen" de las mercancías procedentes de distintos países. Véase la primera respuesta de la

---

<sup>82</sup> Véase el párrafo 59, los tres primeros puntos.

<sup>83</sup> Esta práctica se analiza con más pormenores en respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial.

Secretaría de la OMA, página 1, párrafo 4, y las respuestas de los Estados Unidos a la pregunta 210 c) del Grupo Especial, en las que se explica este punto con mayores detalles.

**211. (Comunidades Europeas) Las Comunidades Europeas declaran en el párrafo 78 de su Segunda comunicación escrita que "en este caso, la clasificación de partes de automóviles puede determinarse en función de los términos de las partidas" y en el párrafo 93 que "la pertinencia de la RGI 2 a) al presente asunto es sumamente limitada".**

**¿Puede determinarse la clasificación de partes de automóviles conforme a la Lista de China solamente en función de los términos de las partidas? De ser así, ¿qué pertinencia tendrían las Consideraciones generales del Capítulo 87, que se refieren explícitamente a la RGI 2 a), para la interpretación de los productos comprendidos en el Capítulo 87?**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

327. Como las Comunidades Europeas han indicado por ejemplo en el párrafo 94 de su Segunda comunicación escrita (véanse también los párrafos 251 a 253 de su Primera comunicación escrita), el recurso a la RGI 2 a) puede ser pertinente en determinados casos muy concretos que se presenten a la aduana y no, como insiste China, a nivel del arancel de China en general. El Capítulo 87 del arancel de China no contiene ninguna condición suplementaria. Como han declarado las Comunidades Europeas, por ejemplo, en su respuesta a la pregunta 139, la RGI 2 a) no hace al caso para interpretar las Listas de los Miembros en general, excepto en el supuesto de un producto muy específico o una combinación de productos que se presenten a la aduana al mismo tiempo. Las Consideraciones generales del Capítulo 87, que son una aplicación concreta de la RGI 2 a) en el contexto del Capítulo 87, constituyen un instrumento en situaciones dudosas excepcionales que se ha de aplicar según cada caso. Por lo tanto, y como se declara por ejemplo en el párrafo 91 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, en la abrumadora mayoría de los casos es bastante sencillo interpretar las nociones de 'vehículo automóvil' y 'partes' de tales vehículos automóviles. Así pues, las Consideraciones generales del Capítulo 87 son pertinentes en las distintas situaciones de excepción previstas en los ejemplos de dicha nota.

328. Para poner la situación en su contexto, la clasificación de un cilindro de freno, o de un producto que cumpla las condiciones de la partida 87.06, "chasis equipados con su motor", no obligaría a recurrir a la RGI 2 a) y las Consideraciones generales del Capítulo 87 porque la clasificación del producto sería evidente en función de la partida.

**212. (Todas las partes) ¿Se refieren las expresiones "envíos fraccionados" y "elementos originarios o procedentes de distintos países" mencionadas en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA a la misma situación o a dos situaciones distintas?**

#### **Respuesta de China**

329. Como China explicó en respuesta a la pregunta 138 del Grupo Especial, el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA se refiere a dos circunstancias distintas, lo que se desprende de la propia oración, que se refiere a las "cuestiones de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países". La oración concluye que son "cuestiones que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional". El plural utilizado en la oración indica con claridad que el párrafo se refiere a dos circunstancias diferentes.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

330. Las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 138, en la que declararon que 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 con fines de transporte. La última parte de la oración que menciona "elementos originarios o procedentes de distintos países" se refiere en este contexto a normas de origen, como ha aclarado la Secretaría de la OMA.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

331. Los términos "envíos fraccionados" y "elementos originarios o procedentes de distintos países" mencionados en el párrafo 10 de la decisión del Comité del Sistema Armonizado (China - Prueba documental 29) se refieren a dos situaciones distintas.

332. En primer lugar, respecto de "envíos fraccionados", un "envío", o expedición, consiste en un conjunto de mercancías puestas en manos de un transportista para su entrega, con independencia de que esas mercancías estén empacadas en un contenedor o en contenedores múltiples. Una expedición se "fracciona" cuando el transportista divide el envío en entregas múltiples (o sea, expide los contenedores que forman el envío en buques diferentes).

333. En segundo lugar, por lo que se refiere a "elementos originarios o procedentes de distintos países", los Estados Unidos creen que se trata de una referencia a la determinación del país de origen de mercancías importadas que constan de partes originarias de más de un país. Los Estados Unidos no están de acuerdo con la manipulación por China de la definición de "mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", como se explica en la réplica de los Estados Unidos a la respuesta de China a la pregunta 138 del Grupo Especial. China ha afirmado que 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 interesada de China es mera conjetura dado que la decisión señalada en el párrafo 10 no incluye una definición de esta frase y China no ha identificado ningún otro documento promulgado por el Comité del SA que apoye esa interpretación.

334. Además, la interpretación de China también pasa por alto la referencia del Comité del SA a "distintos países", pues afirma 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. La interpretación de los Estados Unidos está respaldada por la carta de fecha 20 de junio de 2007 del Secretario General de la OMA en respuesta a la solicitud de asesoramiento técnico del Grupo Especial.<sup>84</sup> En dicha carta, el Secretario General declara que

---

<sup>84</sup> Como señalaron los Estados Unidos en la segunda reunión sustantiva, la Secretaría de la OMA no tiene un mandato legislativo conforme al Convenio del SA para emitir interpretaciones autorizadas del Convenio del SA. En consecuencia, las declaraciones de la Secretaría de la OMA tienen solo carácter informativo en la medida en que aportan razonamientos, documentos, o información que pueda resultar útil al Grupo Especial al interpretar el Convenio del SA. Así pues, en todos y cada uno de los casos en la presente comunicación en que los Estados Unidos se refieren a una respuesta de la Secretaría de la OMA, se debe únicamente a que los Estados Unidos opinan que esa respuesta concreta es útil para entender el Convenio del SA, y no porque los Estados Unidos consideren que las declaraciones de la Secretaría de la OMA constituyan interpretaciones autorizadas del Convenio.



"[l]a expresión 'cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países' abarca la posibilidad de que los productos tengan su **origen** (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país". (con negrita en el original).

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

335. El Canadá cree que esta referencia se hace a dos conceptos diferentes. El primero, que se analiza más a fondo en respuesta a la pregunta 224, tiene que ver con prácticas por las que se permite que los importadores clasifiquen determinadas expediciones distintas de un solo producto como un artículo. El segundo se refiere a la situación en la que una expedición concreta puede contener elementos de distinto origen, de conformidad con normas de origen concretas.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 212**

336. Como explicaron las Comunidades Europeas en el párrafo 106 de su Segunda comunicación escrita, la posición de China sobre esta cuestión ha ido evolucionando durante las presentes actuaciones, lo que demuestra en sí mismo que China se ha inventado por completo la "teoría de las expediciones múltiples". La Secretaría de la OMA fue muy clara en su respuesta cuando declaró que "[l]a expresión 'cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países' abarca la posibilidad de que los productos tengan su **origen** (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país". (con negrita en el original). Los argumentos textuales que presenta China en su respuesta a la pregunta 212 pasan por alto que el párrafo 10 de la decisión se refiere de pasada a estos 'asuntos' en una sola oración. Si hubieran estado en juego dos cuestiones realmente distintas, el texto de la decisión lo habría dejado bien claro.

**213. (China) ¿Dónde considera China que está comprendida una situación de una expedición múltiple abarcada en las medidas de China? ¿En "expediciones fraccionadas" o en "elementos originarios o procedentes de distintos países" en el párrafo 10 de la decisión del Comité del SA? Sírvanse explicar su respuesta detalladamente con pruebas justificativas.**

#### **Respuesta de China**

337. En la práctica, el Decreto N° 125 podría aplicarse en una u otra circunstancia, aunque se aplique por lo general en la segunda circunstancia mencionada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA. Un fabricante de automóviles podría, por poner un ejemplo, importar partes y componentes para un modelo registrado como parte de una sola expedición y fraccionar esa única expedición en expediciones múltiples. El Decreto N° 125 se aplicaría en esta circunstancia de la misma forma que se aplica a partes y componentes para un modelo de vehículo registrado que entren en China en expediciones múltiples. El Decreto N° 125 no distingue entre estas dos circunstancias, por lo que China no puede presentar al Grupo Especial una estimación concreta de su respectiva prevalencia. No obstante, China supone que la mayoría de las partes y componentes de automóviles para modelos de vehículos registrados entran en China en expediciones múltiples.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 213**

338. Como explicaron las Comunidades Europeas en el párrafo 106 de su Segunda comunicación escrita, la posición de China sobre esta cuestión ha ido evolucionando durante las presentes actuaciones. Como demuestra la respuesta de China, su posición no es aún del todo clara. La respuesta a la pregunta 213 constituye otro intento de China de establecer su posición. Las Comunidades Europeas señalan que China no presenta prueba alguna pese a que la pregunta lo pide explícitamente.

**214. (Todas las partes) En cuanto al sentido de "elementos originarios o procedentes de distintos países" mencionado en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, la OMA respondió que "abarca la posibilidad de que los productos tengan su origen (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país". ¿Qué opinan las partes de la respuesta de la OMA?**

#### **Respuesta de China**

339. China no logra entender del todo el fundamento de la declaración de la OMA, puesto que está firmemente establecido que la clasificación de un artículo no guarda relación con la determinación de su origen.<sup>85</sup> El Comité del SA no tiene competencia en asuntos relativos a Normas de Origen; eso es de la incumbencia del Comité Técnico de Normas de Origen de la OMA. Aunque la Decisión del Comité del SA aborda en cierta medida la relación entre la RGI 2 a) y las Normas de Origen, la decisión toma nota de las opiniones de varios delegados "que opinaron que las Normas de Origen no tenían nada que ver con las Reglas Generales de Interpretación que reglamentan exclusivamente la clasificación de mercancías en el Sistema Armonizado".<sup>86</sup>

340. La ausencia de cualquier relación entre la RGI 2 a) y las Normas de Origen puede explicar por qué la Secretaría de la OMA declaró solamente que la segunda circunstancia señalada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA "*abarca la posibilidad* de que los productos tengan su origen (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país". La Secretaría de la OMA no declaró que esa fuera la circunstancia o preocupación exclusiva subyacente a la referencia del Comité del SA a "mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

341. Las Comunidades Europeas están de acuerdo con la respuesta de la Secretaría de la OMA. Esta noción se refiere a normas de origen en el contexto de una expedición fraccionada.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

342. Según la Secretaría de la OMA, la frase "elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en el párrafo 10 del informe del Comité del SA en la Prueba documental 29 presentada por China "abarca la posibilidad de que los productos tengan su **origen** (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país". (con negrita en el original). Los Estados Unidos están de acuerdo con esta declaración. En este contexto, los Estados Unidos creen que la cuestión de determinar el origen está fuera del ámbito de la RGI 2 a) y es un asunto que se ha de resolver de acuerdo con las leyes nacionales y conforme a las demás normas internacionales pertinentes.

343. Los Estados Unidos también opinan que la respuesta de la Secretaría de la OMA socava la interpretación por China de que la frase "elementos originarios o procedentes de distintos países" es "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". (Véase la respuesta de China a la pregunta 111 del Grupo Especial.) China no ha presentado ninguna prueba que respalde su interpretación de que en esta hipótesis entren en juego importaciones múltiples de partes y

---

<sup>85</sup> Véase, por ejemplo, Canadá - Prueba documental 18, página 4 ("El origen nunca afecta a la clasificación").

<sup>86</sup> China - Prueba documental 29.

componentes procedentes de un solo país exportador. (Véase la respuesta de China a la pregunta 138 del Grupo Especial.) La interpretación de China pasa por alto también la referencia específica del Comité a "distintos países" en el párrafo 10 y aduce 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. Sin embargo, la respuesta de la Secretaría de la OMA (citada *supra*) sirve para demostrar que la cuestión únicamente hace al caso para la determinación del origen.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

344. Como se señala en respuesta a la pregunta 212, *supra*, el Canadá está de acuerdo con la OMA en que la referencia atañe a elementos de una expedición que pueden tener distinto origen.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 214**

345. Las Comunidades Europeas entienden que la respuesta de China discrepa de la respuesta de la Secretaría de la OMA. La última oración de la respuesta de China equivale a declarar que, como la Secretaría de la OMA no declaró explícitamente que su respuesta es exhaustiva, tiene que haber algo más en la 'decisión' y ese 'algo más' tiene que ser la posición de China en la presente diferencia. No hay que decir que las Comunidades Europeas discrepan respetuosamente.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 214**

346. El quid de la opinión de China sobre la respuesta de la Secretaría de la OMA es que el Comité no declaró que las Normas de Origen "fuera[n] la circunstancia o preocupación exclusiva subyacente a la referencia del Comité del SA a 'mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países'". Sin embargo, como han explicado los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 214 del Grupo Especial, la frase "elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en el párrafo 10 de la "decisión" del Comité del SA pretende transmitir que "la cuestión de determinar el origen está fuera del ámbito de la RGI 2 a) y es un asunto que se ha de resolver de acuerdo con las leyes nacionales y conforme a las demás normas internacionales pertinentes". Los Estados Unidos también señalan que la Secretaría de la OMA no identificó *ninguna otra circunstancia o preocupación* en este contexto.

347. Los Estados Unidos señalan que la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 11 del Grupo Especial, en la que indicaba su creencia de que la frase "la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" refleja "la opinión del Comité de que la determinación de si la multiplicidad de origen deberá afectar a la aplicabilidad de la Regla 2 a) es una cuestión que incumbe a cada Parte contratante [del Sistema Armonizado]".<sup>87</sup> Como la RGI 2 a) solo se aplica a las mercancías en la condición en que han sido importadas, el corolario de dicha posición es que cuando una importación contiene mercancías de diversos orígenes que podrían clasificarse juntas como artículos incompletos/sin terminar o desmontados/sin montar todavía conforme a la RGI 2 a), esa clasificación es admisible o no a discreción de las autoridades aduaneras nacionales. Esa interpretación es compatible con la declaración de la Secretaría de la OMA (en respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial) de que "[e]l SA no obliga a las Partes contratantes

---

<sup>87</sup> La OMA fundamenta esta creencia en un contexto muy limitado, consistente tan sólo en la "orientación exclusiva" del acta resumida. En este caso concreto, pues, la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 11 es conjetura y no una interpretación oficial.

a clasificar los artículos de manera distinta o similar a nivel del SA sobre la base de un solo origen en contraposición a un origen múltiple".

**215. El párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA se refiere, entre otras cosas, a "la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".**

a) (*Reclamantes*) ¿Se refiere la expresión "mercancías montadas" en el párrafo 10 a "mercancías que llegan ya montadas o mercancías que van a ser montadas en el país importador"? ¿Cuál es el fundamento jurídico de su posición?

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

348. Las Comunidades Europeas no creen que el Comité del SA consideró este aspecto en la decisión. No obstante, habida cuenta de que las solicitudes para que expediciones fraccionadas sean tratadas como una sola importación (véase la última oración del punto 2 de la respuesta de la Secretaría de la OMA) suelen presentarse en interés de facilitar el transporte de maquinaria compleja y de gran tamaño, es razonable suponer que la mercancía ha sido desmontada a efectos de transporte.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

349. Los Estados Unidos creen que la expresión "mercancías montadas" se refiere a ambas situaciones, o sea, mercancías que llegan ya montadas y mercancías que se van a montar. El fundamento de esta conclusión es el sentido corriente del texto.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

350. El Canadá entiende que el término se refiere a mercancías que se van a montar en el país importador. Esta interpretación se basa en consultas con representantes canadienses en el Comité del SA. No obstante, una simple lectura de la expresión podría sugerir que se refiere a mercancías que ya están montadas cuando llegan. En cualquier caso, como señala el Canadá en respuesta a la pregunta 210 c), lo importante es que la referencia no aporta pruebas de prácticas compatibles con las medidas impugnadas.

b) (*China*) A este respecto, China declara en su respuesta a la pregunta 110 del Grupo Especial que "ha de interpretarse que la expresión "éste presente" ("*as presented*") 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*". ¿Podría China aportar alguna prueba en apoyo de su posición de que el término "mercancías montadas" en el párrafo 10 de esta Decisión se refiere a "mercancías montadas en el ámbito nacional"?

#### **Respuesta de China**

351. La decisión del Comité del SA no tendría sentido si se refiriese a "mercancías que llegan ya montadas". La Decisión del Comité del SA en cuestión es una interpretación de la RGI 2 a). Como dejan claro las referencias a expediciones fraccionadas y "mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA guarda relación con la segunda oración de la RGI 2 a), referente a mercancías que se presentan *desmontadas o sin montar todavía*. La RGI 2 a) no es pertinente a la clasificación de mercancías que llegan ya

*montadas*, por lo que no habría motivo para que el Comité del SA adoptara una interpretación de la RGI 2 a) en relación con tales mercancías.

352. De manera más general, la RGI 2 a), por su propia naturaleza, concierne la clasificación de mercancías que se montan en el ámbito nacional. Cuando las autoridades aduaneras aplican la segunda oración de la RGI 2 a) para clasificar mercancías desmontadas o sin montar todavía que poseen las características esenciales del artículo completo, la presunción es que esas mercancías se montarán en el ámbito nacional después de la importación. La RGI 2 a) indica a las autoridades aduaneras que clasifiquen partes y componentes desmontados o sin montar todavía como el artículo completo precisamente porque esas partes y componentes son susceptibles de montaje en el artículo completo después de la importación. En este contexto, no es de extrañar que el Comité del SA examine mercancías que se van a montar en el ámbito nacional a partir de expediciones múltiples de partes y componentes, pues ello está en consonancia con el objeto general de la RGI 2 a).

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 215 b)**

353. En contra de la posición que China adopta en la respuesta, las Comunidades Europeas opinan que el párrafo 10 de la 'decisión' no consideró la noción de "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 215 b)**

354. China afirma que, como la RGI 2 a) se refiere a mercancías que llegan desmontadas o sin montar todavía, la "decisión" del Comité del SA no tendría sentido si se refiriese a mercancías que llegan ya montadas. El ejemplo del juego de piezas CKD que pone China en su respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial, sin embargo, constituye un ejemplo de que una importación abarcada en la RGI 2 a) podría estar montada antes de que llegue a la frontera. El ejemplo se refería a un juego CKD que, según China, fue "montado" en Alemania a partir de partes producidas en Alemania y en otros países. Así pues, en esa circunstancia habría un juego de piezas CKD *montado* en Alemania que, si estuviera suficientemente desarrollado, se podría clasificar como un "vehículo completo" *desmontado* a su llegada a China.

355. Reviste más importancia que China base su respuesta a esta pregunta en la premisa de que "la Decisión del Comité del SA en cuestión es una interpretación de la RGI 2 a)". Sin embargo, no se trata de una descripción exacta del texto citado por China, ya que esa parte del examen del Comité del SA no se refirió a la interpretación o aplicación de la RGI 2 a), sino al trato de las expediciones fraccionadas y el trato de mercancías *a efectos de determinar su origen*. Puede consultarse una explicación más amplia de la debida interpretación del examen del Comité del SA en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 212 del Grupo Especial. Los Estados Unidos señalarían que esta interpretación cuenta con el apoyo de la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 11 del Grupo Especial en la que la secretaria confirma que la frase citada se refiere a origen y no a clasificación y que la cuestión de si la determinación del origen se ve afectada por la aplicación de la RGI 2 a) debe ser resuelta por cada Parte contratante.

**216. En respuesta a la pregunta 121 del Grupo Especial, los reclamantes han manifestado, esencialmente, la opinión de que la ilustración de China en el párrafo 97 de su Primera comunicación escrita es una simplificación excesiva y ajena a la realidad.**

**a) (Reclamantes) En particular, las Comunidades Europeas declaran que "[e]n distintas partes del mundo se fabrican distintas partes de automóviles que se envían efectivamente a los clientes en expediciones por separado," y el Canadá declara que "[e]n las operaciones normales**

**de fabricación, se expiden 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". ¿Podrían los reclamantes indicar alguna prueba que pueda corroborar esta realidad comercial de los fabricantes de automóviles en las pruebas documentales que las partes han presentado hasta ahora al Grupo Especial o, si no, presentar pruebas de esa índole?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

356. Las Comunidades Europeas se remiten en particular a CE - Pruebas documentales 3 y 4 en las que se presentan ejemplos del suministro de partes de un vehículo dado por diferentes fabricantes de partes en diferentes regiones del mundo. En CE - Pruebas documentales 27 a 33 se presentan otras ilustraciones de la estrategia mundial para el suministro de partes de automóviles.<sup>88</sup>

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

357. Sírvanse consultar la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 176 del Grupo Especial. Además, en Estados Unidos - Prueba documental 8 se ofrecen ejemplos del número y la variedad de fabricantes distintos de partes y componentes que suministran partes a un vehículo concreto. En las Pruebas documentales conjuntas 4 (páginas 19 a 22) y 5 (páginas 30 a 34) figuran listas de una serie de grandes proveedores de componentes que operan en China.

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

358. El Canadá ha presentado pruebas relativas a la realidad comercial a la que se refiere el Canadá, tanto en las pruebas ya existentes como en referencias suplementarias, en respuesta a la pregunta 176 b), *supra*.

**b) (Comunidades Europeas) Las Comunidades Europeas también declaran en su respuesta que "[s]ugerir 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". ¿Podrían las Comunidades Europeas ampliar esta declaración, con inclusión del fundamento de su posición de que tales prácticas no eludirían las reglas de clasificación aduanera?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

359. Incluso en una situación totalmente hipotética en la que se construye un vehículo, luego se desmonta, se transporta a China en varias expediciones y se vuelve a montar en un vehículo completo, las características objetivas de los productos presentados en la frontera para su clasificación consisten en esas importaciones que se presentan a la aduana expedición por expedición. A no ser que todas las partes se presenten a la aduana en el mismo momento y en el mismo lugar, las mercancías se clasificarían como partes o, según su estado de montaje, posiblemente en una categoría intermedia

---

<sup>88</sup> Véase, por ejemplo, en "DaimlerChrysler AG Recognises Winners of the 2006 Global Supplier Award" (DaimlerChrysler AG reconoce a los ganadores del Premio al Proveedor Mundial de 2006) (CE - Prueba documental 32, descargado de [www.ai-online.com](http://www.ai-online.com)): "Como reflejo de la tendencia de una industria automovilística que sigue siendo más mundial e interconectada cada año, los galardonados con el premio de 2006 verdaderamente se hacen acreedores al título de 'trotamundos'. Con su sede en Asia, Europa o Norteamérica, cada una de las empresas proveedoras representa la creciente presencia mundial de la base de suministro de la industria del automóvil."

como "chasis ... equipados con su motor" (partida 87.06) o "carrocerías ..., incluidas las cabinas" (partida 87.07). Esto es normal conforme al Sistema Armonizado y totalmente normal y lícito con arreglo al artículo II del GATT de 1994. Las diferencias arancelarias y el riesgo de elusión no hacen al caso.

360. En el mundo real de la rama de producción automovilística esas operaciones serían demasiado costosas en cualquier caso, pues el desmontaje y el nuevo montaje junto con los costes que suponen múltiples operaciones de transporte coincidentes y una logística compleja descompensarían rápidamente toda diferencia arancelaria entre vehículos completos y partes.

**c) (Otras partes) ¿Están las otras partes de acuerdo con la declaración de las Comunidades Europeas citada *supra* en b)?**

### **Respuesta de China**

361. Por las razones que ha expuesto anteriormente, China no está de acuerdo con la declaración de las CE citada en la parte b) de esta pregunta. China considera que la posición de las CE permite que prevalezca la forma sobre el fondo en la clasificación de partes y componentes. China considera asimismo que la posición de las CE es la antítesis de la función que desempeña la RGI 2 a) en el Sistema Armonizado para distinguir entre artículos completos y partes de esos artículos. Si esta delimitación quedara enteramente a discreción del importador por la forma en que estructura y documenta sus importaciones, no tendría sentido definir las circunstancias en las que las autoridades aduaneras pueden clasificar partes y componentes desmontados o sin montar todavía como equivalentes del artículo completo.

362. Según la aparente interpretación de las CE, un importador podría importar la misma colección de partes y componentes en el mismo buque, en el mismo puerto, y el mismo día, y lograr no obstante una clasificación aduanera diferente por el mero hecho de separar las partes y componentes en "distintos contenedores". Esta posición privaría totalmente a las autoridades aduaneras de recursos para definir y hacer cumplir los límites entre artículos completos y partes de esos artículos. Un conjunto de disposiciones arancelarias que estableciera diferentes tipos para un artículo completo y las partes y componentes de ese artículo será inherentemente inaplicable, porque todo importador en su sano juicio sencillamente organizaría sus contenedores para aprovecharse del tipo arancelario que fuera inferior. La disposición arancelaria con el tipo de derecho más elevado sería automáticamente *inútil*.

363. La posición extrema de las CE en cuanto a la prevalencia de la forma sobre el fondo pone de relieve la omisión por parte de los reclamantes de articular y justificar una interpretación de la RGI 2 a) y del término "éste presente" ("*as presented*"). Las CE han mantenido repetidamente posiciones extremas (y, a juicio de China, absurdas) sobre términos fundamentales en la presente diferencia, como el término "éste presente" ("*as presented*"), sin presentar la más mínima justificación de dichas posiciones basada en las reglas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público. Como China analiza en respuesta a la pregunta 228, la omisión por los reclamantes de presentar pruebas y argumentos jurídicos en apoyo de estas posiciones significa que no han satisfecho su carga de la prueba al presentar alegaciones contra las medidas impugnadas en sí mismas.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

364. Si un fabricante encargase todas las partes a una empresa y luego, para poder obtener un derecho más bajo, las separara en distintos contenedores y realizara una importación distinta de cada

expedición, los Estados Unidos no considerarían que elude las reglas de clasificación aduanera. Véanse ejemplos de dicha determinación en Estados Unidos - Pruebas documentales 9 y 10.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

365. El Canadá está de acuerdo con la declaración de las Comunidades Europeas.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 216 c)**

366. En respuesta a la pregunta 216 c) del Grupo Especial China afirma que: [s]egún la aparente interpretación de las CE, un importador podría importar la misma colección de partes y componentes en el mismo buque, en el mismo puerto, y el mismo día, y lograr no obstante una clasificación aduanera diferente por el mero hecho de separar las partes y componentes en 'distintos contenedores'. Esta posición privaría totalmente a las autoridades aduaneras de recursos para definir y hacer cumplir los límites entre artículos completos y partes de esos artículos". La interpretación por China de que las autoridades aduaneras carecen totalmente de recursos es errónea. Como se explica más extensamente en las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 221 y 223 del Grupo Especial, las autoridades aduaneras deben clasificar una mercancía en la condición en que es importada.

367. Asimismo en su respuesta a la pregunta 216 c) del Grupo Especial, China asevera que: "La posición extrema de las CE en cuanto a la prevalencia de la forma sobre el fondo pone de relieve la omisión por parte de los reclamantes de articular y justificar una interpretación de la RGI 2 a) y del término 'éste presente' (*as presented*)". Los Estados Unidos han sostenido en respuesta a varias preguntas (*véanse*, por ejemplo, las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 210, 216 c), 218, 233, 236, 237 del Grupo Especial) que distintas autoridades aduaneras entienden de manera clara y uniforme por "éste presente" (*as presented*) la condición de la mercancía en el momento de la importación. Este criterio también se puso de manifiesto en la primera respuesta de la Secretaría de la OMA a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, en la página 1, quinto párrafo.

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 216 c)**

368. En respuesta a la pregunta 216 c), el Canadá está de acuerdo con la declaración de las CE de que "no eludiría las reglas de clasificación aduanera" el que un importador encargase una colección de partes a una empresa y las separase luego en expediciones distintas para lograr un tipo de derecho inferior. China señala que el hecho de que el Canadá esté de acuerdo con las CE no puede compaginarse con la determinación por la CBSA en relación con muebles sin montar todavía. Si los importadores tienen derecho a fraccionar una colección de partes en expediciones distintas para poder aprovecharse de los tipos de derechos inferiores que se aplican a las partes, la determinación de la CBSA es incompatible con ese principio. La determinación de la CBSA se aplica patentemente contra los intereses del importador y contra la manera en que éste optó por estructurar sus importaciones de partes. La determinación de la CBSA lo hace con objeto de garantizar la percepción del tipo de derecho más elevado que se aplica a muebles completos.

**d) (Estados Unidos) ¿Creen los Estados Unidos que sería procedente que las autoridades aduaneras investigaran si un importador fracciona una expedición CKD en dos o más cajas separadas, evadiendo con ello el tipo de derecho más elevado que se aplicaría al artículo completo? ¿Debería clasificarse de manera diferente un juego CKD idéntico si llega en expediciones múltiples?**



### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

369. De conformidad tanto con el Acuerdo sobre la OMC como con el Sistema Armonizado, una mercancía debe clasificarse en la condición en que es importada. Suponiendo que un juego CKD importado sea un vehículo completo desmontado, se clasificaría de forma diferente que las piezas de automóviles incluidas en esos juegos si estas últimas se importaran por separado. De conformidad con la RGI 1<sup>89</sup>, 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. Los Estados Unidos no investigan si un fabricante está organizando o no expediciones múltiples para poder obtener pagos inferiores de derechos, y no consideran que esa práctica constituya "elusión".

**217. (Comunidades Europeas) En respuesta a la pregunta 8 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas declararon que entre un 30 por ciento y un 35 por ciento de las partes son comunes a distintos modelos:**

**a) (Comunidades Europeas) Sírvanse presentar pruebas documentales que justifiquen esta afirmación.**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

370. Esta pregunta está estrechamente ligada a la pregunta 176 b). Como se expone en respuesta a esa pregunta, la realidad económica de la rama de producción automovilística queda reflejada perfectamente en la noción de una "plataforma de automóvil", consistente en un conjunto compartido de componentes comunes de cierto número de automóviles diferentes.

371. La cifra que las Comunidades Europeas utilizan en respuesta a la pregunta 8 es sumamente prudente, pues puede resultar considerablemente más elevada según la categoría de vehículo y la utilización de la "plataforma". Por supuesto, un modelo muy específico del tramo superior de la gama de precios ("la gama Ferrari") podrá tener evidentemente menos del 30 por ciento de partes comunes, pero el promedio que comunican fuentes confidenciales de la rama de producción se sitúa entre el 30 y el 35 por ciento. Así lo confirma la información encontrada en Internet, que señala que, en el caso de Honda, "la comunalización entre distintos modelos construidos sobre una plataforma es sólo de un 20 a un 40 por ciento (30-40 por ciento entre turismos y 20 por ciento entre turismos y furgonetas deportivas"<sup>90</sup> En CE - Pruebas documentales 12 a 25 se demuestra cómo está utilizando la rama de producción crecientemente esas plataformas comunes de muchos modelos de vehículo para reducir costes.

**b) (China) Si una parte concreta se utiliza en la fabricación de un modelo de vehículo registrado que está "caracterizado como vehículo completo" y se utiliza también en la fabricación de un modelo de vehículo registrado que no está "caracterizado como vehículo**

---

<sup>89</sup> Véase una explicación de la RGI 1 en la réplica de los Estados Unidos a la respuesta de China a la pregunta 13 b) del Grupo Especial.

<sup>90</sup> Platform politics: Japanese automakers vary on their definitions of what constitutes a vehicle platform, Automotive Industries, enero de 2004 en CE - Prueba documental 23, sin subrayar en el original.

**completo", cuando se presenta una expedición de esas partes a las autoridades aduaneras de China, ¿cómo se clasifica?**

#### **Respuesta de China**

372. Como dispone el artículo 15 del Decreto N° 125, "[l]as partes de automóviles correspondientes a cada modelo de vehículo serán objeto de declaración en formulario separado". Así pues, si una parte es común de un modelo de vehículo registrado y de un modelo de vehículo no registrado, el importador presentará declaración aparte de las importaciones de esas partes que se vayan a utilizar en un modelo de vehículo registrado.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 217 b)**

373. La respuesta de China demuestra de forma muy concreta que la clasificación de un producto depende de su uso interno en China.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 217 b)**

374. La respuesta de China brinda otro ejemplo de la manera en que sus medidas, si se considera que imponen derechos de aduana, clasifican piezas sin ni siquiera considerar sus características físicas. Las partes en este ejemplo se importan juntas y son físicamente idénticas, pero serán gravadas con tipos distintos en función exclusivamente de su presunto uso final. Los Estados Unidos señalan que la división de las partes en declaraciones por separado será totalmente arbitraria, pues las partes son las mismas y por ello intercambiables. De hecho, es probable que una vez que hayan entrado en China el fabricante las trate como intercambiables, ya que mantener esa división artificial crearía dificultades logísticas.

**218. (Todas las partes) ¿Tiene el término "presente" mencionado en "éste presente" y en "presente desmontado o sin montar todavía" en la primera y la segunda oración del la RGI 2 a) el mismo sentido? De no ser así, ¿por qué no? ¿Tiene el término "presente" mencionado en la primera oración de la RGI 2 a) (como en "éste presente") el sentido de "que éste presente desmontado"?**

#### **Respuesta de China**

375. China no ve razón alguna para que el sentido de "presente" sea diferente entre la primera y la segunda oración de la RGI 2 a). Implícitamente, la primera oración de la RGI 2 a) se refiere a artículos incompletos o sin terminar que se presentan *montados* y poseen las características esenciales del artículo completo.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

376. Las Comunidades Europeas opinan que estas nociones denotan el mismo sentido en cuanto al tiempo. A este respecto, nos remitimos a la respuesta a la pregunta 210 b).

377. La primera oración de la RGI 2 a) establece la regla general sin considerar si la mercancía ha sido montada. La segunda oración se ocupa de la cuestión del montaje. Estas dos oraciones tienen Notas explicativas distintas que orientan sobre su interpretación. Sin embargo, el Capítulo 87 contiene una "*lex specialis*" consistente en una Nota explicativa conforme a la RGI 2 a). Con arreglo a esta "*lex specialis*", es evidentemente más probable que las condiciones de la RGI 2 a) se cumplan

en un caso dado si las mercancías se presentan en un estado avanzado de montaje ya que en los ejemplos se utiliza la noción de "ajuste".

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

378. El término "presente" tiene el mismo sentido en la primera y en la segunda oración de la RGI 2 a). Dicho término se refiere a la condición de la mercancía en el momento de la importación. Es el momento de la importación en el que la mercancía se presenta a las autoridades aduaneras nacionales para su clasificación arancelaria y la liquidación de derechos, que son requisitos previos necesarios para el despacho de aduana.

379. La primera oración de la RGI 2 a) dispone que "[c]ualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado". El empleo del término "éste presente" ("*as presented*") en esta oración se refiere a la condición de un artículo incompleto o sin terminar en el momento de la importación. Esta oración no sugiere que el artículo tenga que estar "montado" en el momento de la importación para que se le clasifique con arreglo a que posee las características esenciales del artículo completo o terminado.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

380. Sí, tienen el mismo sentido y se refieren a un momento en el que el producto se "presenta" a la aduana. La primera referencia a "éste presente" ("*as presented*") permite la consideración del artículo si llega a la frontera montado, desmontado o sin montar todavía, siempre que sea *incompleto o sin terminar* (y cumpla el criterio de las características esenciales). En la segunda oración, "cuando se presente" se refiere al mismo momento pero a un artículo que tiene características diferentes que en la primera oración, o sea, por ser *completo o terminado* y "llegar a la frontera" desmontado o sin montar todavía. Evidentemente, en el caso en que un producto sea a la vez completo o terminado y montado, la RGI e a) es inaplicable - el clasificaría se clasificaría sencillamente con arreglo a la RGI 1.

**219. (China) China sostiene que parte de la condición de las partes de automóviles "cuando se presentan" en la frontera es la declaración del importador de que las partes se montarán, con otras partes de automóviles importadas, en un vehículo completo. ¿Cómo responde China a la alegación del Canadá en el párrafo 32 de su declaración oral de que los importadores no presentan esta documentación voluntariamente, sino que están obligados a hacerlo como medio de obtener una licencia de importación?**

#### **Respuesta de China**

381. China no entiende la pertinencia de esta afirmación. En el Sistema Armonizado, o en la práctica aduanera internacional en general, no hay nada que prohíba a las autoridades aduaneras obligar a los importadores a presentar determinada documentación para garantizar la clasificación correcta de una importación. En la base de la declaración del Canadá en el párrafo 32 de su declaración oral está la presunción de que la RGI 2 a) existe exclusivamente en beneficio del importador, presunción para la que no ha ofrecido una base de interpretación.

382. En cuanto a la afirmación por el Canadá de que el importador presenta la declaración de aduana para poder obtener una licencia de importación, es errónea. La licencia de importación se obtiene antes de la entrada de las mercancías en cuestión, y se presenta *junto a* la declaración de aduana cuando se importan las mercancías. En cualquier caso, como indicó China en la segunda

reunión sustantiva, el párrafo 2 a) i) del artículo 2 del *Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación* prevé claramente que las autoridades aduaneras pueden obligar al cumplimiento de las leyes aduaneras nacionales como condición de la expedición de una licencia automática de importación, lo que incluiría las leyes que resultan necesarias para garantizar la clasificación correcta de las importaciones.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 219**

383. Detrás de la respuesta de China a la pregunta del Grupo Especial está la presunción de que su prescripción de que los importadores hagan una declaración sobre la utilización de la mercancía importada después de la importación es una ley que "resulta necesaria para garantizar la clasificación correcta de las importaciones". Los Estados Unidos discrepan. Como se explica en la réplica de los Estados Unidos a la respuesta de China a la pregunta 134 del Grupo Especial el proceso de China 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 inadmisibles a efectos de clasificación con arreglo a la RGI 2 a). En este contexto, la identidad de la mercancía que se importe debe poder demostrarse 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 por separado de otras partes y componentes (incluso por otros importadores) con los que se monte la mercancía en el país importador no pueden ser tenidas en cuenta en la clasificación de la mercancía.

#### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 219**

384. China confunde el mensaje claro de los párrafos 31 y 32 de la segunda declaración oral del Canadá. En el párrafo 31, el Canadá argumentó que China sólo examina la declaración de aduana en la frontera. Además, el Canadá se refería a dos tipos de documentación -la declaración de aduana y la documentación necesaria para obtener la licencia de importación propiamente dicha- que tienen un efecto conjunto para garantizar que toda licencia de importación esté condicionada a una determinación previa de una obligación futura conforme a las medidas impugnadas. Un importador no puede importar partes de automóviles hasta que haya cumplido el requisito que imponen las medidas de contabilizar el contenido importado; las autodeclaraciones que determinan que partes de automóviles importadas no se caracterizan como vehículos completos dan lugar a una auditoría aduanera.

**220. (China)** En el párrafo 11 de su declaración oral, China alega que la cuestión fundamental es la interpretación del término "éste presente" ("*as presented*") que define el grado en que China puede clasificar una expedición de partes y componentes de automóviles en función de las pruebas de que es una de una serie de expediciones de partes y componentes que son susceptibles de ser montados en un vehículo completo. ¿Es diferente ser susceptible de ser montado en un vehículo completo de poseer las características esenciales de un vehículo completo? De ser así, ¿cómo? De no ser así, ¿por qué no?

#### **Respuesta de China**

385. La OMA señaló en su respuesta a la primera serie de preguntas del Grupo Especial que la RGI 2 a) "exige un análisis de la susceptibilidad de la colección de partes en cuestión para ser ensambladas de acuerdo con las directrices enunciadas en el párrafo VII) de las Notas explicativas", o sea, de conformidad con los tipos de operaciones de montaje que ahí se especifican. Los métodos de montaje que especifica la RGI 2 a) son distintos de la cuestión de si una colección de partes (montadas o desmontadas) posee las características esenciales del artículo completo. Así pues, no son la misma indagación, aunque ambas son indagaciones necesarias conforme a la segunda oración de

la RGI 2 a) - las partes y componentes tienen que poder ser montados ("susceptibles de montaje") dentro de los parámetros de montaje de la RGI 2 a), y tienen que poseer las características esenciales del artículo completo.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 220**

386. Las Comunidades Europeas remiten a la Nota explicativa del Capítulo 87 de la nomenclatura del SA. Los ejemplos que figuran en ésta demuestran que el "ajuste" es un elemento importante al decidir si una colección concreta de partes de automóviles presentadas a la aduana en el mismo momento posee o no las características esenciales del artículo completo. La afirmación por parte de China en su respuesta a la pregunta de que los métodos de montaje son distintos de la cuestión de si una colección de partes posee o no las características esenciales del vehículo completo es en consecuencia errónea.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 220**

387. China afirma que: "[l]os métodos de montaje que especifica la RGI 2 a) son distintos de la cuestión de si una colección de partes (montadas o desmontadas) posee las características esenciales del artículo completo. Así pues, no son la misma indagación, aunque ambas son indagaciones necesarias conforme a la segunda oración de la RGI 2 a) - las partes y componentes tienen que poder ser montados ('susceptibles de montaje') dentro de los parámetros de montaje de la RGI 2 a), y tienen que poseer las características esenciales del artículo completo". La respuesta de China se basa en la premisa errónea de que la RGI 2 a) regula la combinación de expediciones múltiples procedentes de orígenes múltiples. Como los Estados Unidos han indicado anteriormente, la RGI 2 a) no puede utilizarse con los métodos expuestos por China, que hacen caso omiso de los principios fundamentales de clasificación enunciados en el Sistema Armonizado. Por su misma naturaleza, 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. Además, la interpretación de la RGI 2 a) que propone China es totalmente incompatible con el objeto y propósito del Convenio del SA de garantizar la coherencia de las estadísticas de importación y exportación que mantienen las Partes en el Convenio.

388. Las Partes contratantes del Convenio del Sistema Armonizado están obligadas a aplicar la RGI 1 y las Notas de Sección y de Capítulo pertinentes. Según la RGI 1, "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 [demás RGI]". Las Partes contratantes no pueden pasar por alto la condición física de la mercancía y considerar los procesos a los que la mercancía será posteriormente sometida para determinar la clasificación. Esto es lo que China alega que tiene derecho a hacer e incumple, por lo tanto, sus obligaciones conforme al artículo 3 del Convenio del Sistema Armonizado. Para más detalles sobre el alcance y sentido debidos de la RGI 2 a) en su relación con "éste presente" ("*as presented*") y "expediciones múltiples", remitimos al Grupo Especial a las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 210 b) y 223.

**221. (Estados Unidos) Sírvanse formular observaciones sobre el argumento de China en el párrafo 24 (citando 19 CFR § 141.51) de su segunda declaración oral de que todas las mercancías que lleguen en el mismo buque y vayan destinadas al mismo consignatario se clasificarán corrientemente con carácter combinado. Sírvanse explicar que sentido tiene la expresión "en un asiento".**

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

389. El argumento de China en el párrafo 24 de su segunda declaración oral caracteriza erróneamente el reglamento estadounidense. Según China, los Estados Unidos "adoptan la posición de que todas las mercancías que lleguen en el mismo buque y vayan destinadas al mismo consignatario se clasificarán corrientemente con carácter combinado". La base jurídica de esta afirmación es 19 C.F.R. § 141.51, que dispone, en su parte pertinente, que "[t]odas las mercancías que lleguen en una expedición y estén consignadas a un consignatario deben incluirse en un asiento". (Estados Unidos - Prueba documental 11). La inclusión de mercancías en un asiento, sin embargo, no es lo mismo que lo que China describe de manera ambigua como "clasifica[ci]ón con carácter combinado".

390. La expresión "en un asiento" se refiere a la forma en que el importador tiene que presentar sus documentos aduaneros. Un "asiento" es "la documentación prevista en el § 142.3 del presente capítulo [Capítulo 19 del Código de Reglamentos Federales] que se ha de presentar al funcionario de aduanas competente para obtener el levante de la custodia aduanera de mercancías importadas". La documentación incluye determinados formularios de aduanas, pruebas del derecho a realizar la importación, facturas comerciales, listas de embalaje, etc. 19 C.F.R. § 142.3. (Estados Unidos - Prueba documental 12). La prescripción de que las mercancías importadas por el mismo importador en la misma expedición tengan que incluirse "en un asiento" supone únicamente que debe adjuntarse toda esta documentación. En contra del argumento de China, el artículo 141.51 no prescribe que cada artículo incluido en la documentación se tenga que clasificar en una sola partida. En cambio, el pertinente formulario aduanero de importación contendría una lista de todos y cada uno de los tipos de mercancías importadas en la expedición y sus correspondientes clasificaciones arancelarias por separado. Así pues, el reglamento 19 C.F.R. § 141.51 de los Estados Unidos no establece (como aduce China) la delimitación entre "la forma y el fondo" de una importación. Este reglamento no es sino una prescripción relativa a la documentación presentada por un importador.

### **Observaciones de China sobre la respuesta de los reclamantes a la pregunta 221**

391. Al responder a esta pregunta, los Estados Unidos han tergiversado la pertinencia de su reglamento de "un asiento", previsto en 19 C.F.R. § 141.51. China nunca ha aducido que este reglamento "prescrib[a] que cada artículo incluido en la documentación se tenga que clasificar en *una sola partida*".<sup>91</sup> Evidentemente, si el importador importa zapatillas de tenis y disyuntores en el mismo buque, esos artículos nunca se clasificarán en "una sola partida". El argumento de China era que si un importador importa partes y componentes que poseen las características esenciales del artículo completo en el mismo buque, tiene que "presentar" esas partes y componentes como una sola importación. De ahí se desprende necesariamente, y los Estados Unidos no lo niegan, que esas partes y componentes se clasificarán como el artículo completo de conformidad con la RGI 2 a). Dicho de otro modo, el importador *no* tiene la opción de declarar dichas partes y componentes como importaciones "distintas" y obtener así un resultado preferible en materia de clasificación y tipo arancelario.

392. En el contexto de la presente diferencia, la pertinencia del reglamento estadounidense es que aplicación de la RGI 2 a) a partes y componentes no queda a discreción del importador. Como explican los propios Estados Unidos, el reglamento se refiere a la manera en que el importador "tiene que presentar" artículos que llegan en el mismo buque.<sup>92</sup> En contra de lo que los Estados Unidos

---

<sup>91</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 69 (sin cursivas en el original).

<sup>92</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 69.

niegan, este reglamento establece de hecho una delimitación entre la forma y el fondo de lo que el importador importa - todo lo que llegue en el mismo buque, el mismo día, se clasifica como si se hubiera "presentado" junto, sin tener en cuenta como pueda optar el importador por declarar y "presentar" los diversos contenedores que ha puesto en ese buque. Como explicó China en su declaración oral al Grupo Especial, se trata sencillamente del punto en el que *los Estados Unidos* han optado por establecer la delimitación entre forma y fondo, pero no es el resultado que prescriben el sentido corriente del término "éste presente" ("*as presented*") o las reglas del Sistema Armonizado, como ha aclarado la propia OMA.<sup>93</sup>

**222. (Todas las partes) Tomamos nota de que las Consideraciones generales del Capítulo 87 se refieren a la RGI 2 a). Sírvanse señalar otros capítulos del Sistema Armonizado en que se haga referencia a la RGI 2 a).**

#### **Respuesta de China**

393. También se hace referencia a la RGI 2 a) en las Consideraciones generales de la Sección XVI, e igualmente en las Notas explicativas del capítulo 90.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

394. De conformidad con las Notas explicativas IV y VIII de la RGI 2 a), se citan casos de aplicación de la Regla (o de algunos de sus aspectos) al menos en las Consideraciones generales de la Sección XVI y los capítulos 44, 61, 62, 86, 89 y 90.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

395. También pueden encontrarse referencias a la Regla General de Interpretación 2 a) en las Consideraciones generales III), IV) y V) de la Sección XVI que abarca los capítulos 84 y 85 del Sistema Armonizado y en la Consideración general II) del capítulo 90.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

396. Otras partes de la Nomenclatura que contienen referencias a la RGI 2 a) en sus Notas explicativas son la Sección XVI en general (Máquinas y aparatos y artefactos mecánicos, etc.)<sup>94</sup>, y el capítulo 44 (Madera y manufacturas de madera)<sup>95</sup> en la Sección IX. En la Sección XVII (Vehículos, aeronaves, embarcaciones y equipo de transporte conexo), los capítulos 86 (Vehículos y material para

---

<sup>93</sup> Declaración oral de China en la segunda reunión sustantiva, párrafo 25.

<sup>94</sup> Véanse las Notas IV) ("Máquinas incompletas") y V) ("Máquinas desmontadas").

<sup>95</sup> Véanse las partidas 44.15 y 44.16.

vías férreas o similares, etc.)<sup>96</sup>, 87 y 89 (Barcos y demás artefactos flotantes) se refieren a la RGI 2 a).<sup>97</sup>

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 222**

397. Las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 222, que es más completa que la respuesta de China.

**223. (Reclamantes) China declaró en la segunda reunión sustantiva que "los reclamantes creen al parecer que el término 'éste presente' significa que los importadores pueden 'presentar' partes y componentes de un artículo de cualquier manera que deseen. A su juicio, la manera en que un importador 'presenta' una colección de partes y componentes determina su clasificación aduanera. Así pues, por ejemplo, si un importador declara una colección de partes y componentes como expediciones 'distintas', las autoridades aduaneras tienen que dar efecto a esta declaración aunque las partes y componentes lleguen al mismo puerto el mismo día y posean las características esenciales del artículo completo". (Párrafo 21 de la segunda declaración oral de China.) ¿Están ustedes de acuerdo con la descripción por China de la posición de los reclamantes *supra*? De ser así, ¿qué fundamento tiene esa interpretación?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

398. Existe una diferencia muy importante entre las medidas de China y el ejemplo muy concreto a que se refiere. El ejemplo de las declaraciones de aduana por separado relativas a una colección de partes y componentes que llegan al mismo puerto el mismo día y que poseerían, si fueran montadas juntas, las características esenciales del artículo completo no tiene nada que ver con las medidas chinas. Las medidas imponen una carga del 25 por ciento a las partes que han llegado en momentos diferentes, a lugares diferentes, procedentes de distintos orígenes y no poseen las características esenciales de un vehículo completo incluso estando montadas simplemente porque el vehículo final no contiene una proporción suficiente de partes nacionales. China no hace sino utilizar ejemplos que son totalmente ajenos a sus medidas.

399. Por cuestión de principio, las aduanas tienen que clasificar el producto con arreglo a sus características objetivas cuando se presenta para su clasificación en la frontera. No obstante, las

---

<sup>96</sup> El texto pertinente es el siguiente:

Los vehículos incompletos o sin terminar se clasifican con los vehículos completos o terminados, desde el momento en que presenten las características esenciales. Se consideran como tales, principalmente:

1) Las locomotoras o automotores sin los órganos motores, sin los instrumentos de medida, de seguridad o de servicio.

2) Los vehículos de viajeros sin los asientos o banquetas.

3) Los chasis de vagones provistos solamente de los órganos de suspensión y de rodamiento.

Por el contrario, las simples cajas automotrices de vagones, vagonetas o tenderes, sin montar en el chasis, se clasifican como partes de vehículos de vías férreas o similares (partida 86.07).

<sup>97</sup> El texto pertinentes es el siguiente:

El capítulo también incluye:

A) Embarcaciones sin terminar o incompletas (por ejemplo, las desprovistas de su maquinaria propulsora, instrumentos de navegación, máquinas de izar o manipular o mobiliario interior).

B) Cascos de cualquier material.

Los barcos completos que se presenten desmontados o sin montar todavía, y los cascos, los barcos incompletos o sin terminar (montados o no) se clasifican como barcos de una clase concreta si poseen las características esenciales de esa clase de barco. En los demás casos, dichas mercancías se clasifican en la partida 89.06.



autoridades aduaneras tienen el derecho y la obligación de verificar que la declaración sea correcta. En algunas circunstancias, el ejemplo que presenta China podría constituir falsedad en declaración de aduana.

400. Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la forma en que China presenta el problema, pues está dando la impresión de que los importadores infringen las reglas al modificar la presentación de las partes. No es en absoluto ilegal importar las partes por separado. Como puso de relieve el Tribunal Europeo de Justicia en el Asunto C-35/93 (Dr. Eisbein), la segunda frase de la Regla general 2 a) debe interpretarse en el sentido de que procede considerar como artículo presentado desmontado o sin montar al artículo cuyos elementos constitutivos, es decir, aquellos que pueden identificarse como elementos destinados a integrar el producto acabado, se presenten todos simultáneamente para su despacho aduanero (CE - Prueba documental 34, párrafo 19).

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

401. La posición de los Estados Unidos no es que por el término "éste presente" ("*as presented*") se entienda que las autoridades aduaneras tengan que dar efecto a cada declaración que haga un importador. Antes bien, las autoridades aduaneras clasifican las mercancías en función de su condición en el momento de la importación. La RGI 2 a) prescribe que los funcionarios de aduanas formulen una determinación acerca de si componentes presentados juntos imparten las características esenciales de un artículo completo o terminado. De no ser así, los componentes han de ser clasificados separadamente. Esta opinión está respaldada por la estructura del propio Sistema Armonizado, que designa específicamente determinadas partes en sus propias partidas (por ejemplo, motores de émbolo (cilindro) 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 equipados con su motor de la partida 87.06, carrocerías, incluidas las cabinas, de la partida 87.07) y contiene partidas para partes exclusiva o principalmente destinadas a vehículos automóviles (v.g.: la partida 87.08, que prevé partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05). Clasificar todas las partes que en su momento se incorporen en vehículos automóviles completos como vehículos automóviles terminados, con arreglo al Decreto N° 125 de China, vaciaría muchas partidas y subpartidas de las mercancías que en ellas se especifican.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

402. El Canadá no está de acuerdo con la descripción de la posición de los reclamantes por China. Como señaló el Canadá en los párrafos 18-26 de su Segunda comunicación escrita, el término principal en cuestión para la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos es "al ser importados", que se refiere al lugar en que los productos entran en el territorio aduanero de un Miembro. No obstante, como expuso el Canadá en el párrafo 23 de su Segunda comunicación escrita, el término "éste presente" ("*as presented*") se refiere al mismo concepto del estado de una mercancía en el momento y el lugar en que la recibe la autoridad aduanera de un Miembro (antes que a su estado en cualquier lugar o momento mientras sigan siendo aplicables "regímenes aduaneros" a la mercancía, como sugiere China), ya que esas palabras se introdujeron "para aclarar que las disposiciones de las [RGI] en cuestión se aplicaban a un determinado artículo *en el estado en que se presente para su despacho de aduana*". El Canadá se remite nuevamente a la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 1, en relación con el sentido de "éste presente" ("*as presented*").

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 223**

403. Lo más revelador de las respuestas de los reclamantes a esta pregunta es su omisión de responderla. Los reclamantes sencillamente no explican si las partes y componentes que llegan al

mismo puerto, el mismo día, y que poseen las características esenciales del artículo completo, deben no obstante clasificarse como "partes" si así es como opta por "presentarlos" el importador. Habiendo omitido adoptar una posición sobre esta cuestión, omiten necesariamente presentar justificación alguna de esa interpretación del término "que éste presente (*"as presented"*)".

404. Las CE se aproximan más a responder a la pregunta, al afirmar que "[e]l ejemplo de las declaraciones de aduana por separado relativas a una colección de partes y componentes que llegan al mismo puerto el mismo día y que poseerían, si fueran montadas juntas, las características esenciales del artículo completo no tiene nada que ver con las medidas chinas".<sup>98</sup> Las CE afirman no obstante que "[e]n algunas circunstancias, el ejemplo que presenta China podría constituir falsedad en declaración de aduana".<sup>99</sup>

405. Las CE no explican por qué el ejemplo que plantea esta pregunta "no tiene nada que ver con" las medidas impugnadas. Dichas medidas, de hecho, se aplican a la circunstancia en la que partes y componentes llegan al mismo puerto, el mismo día y poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. La respuesta de las CE parece indicar que, *en su aplicación a esta circunstancia*, las medidas impugnadas se basarían en una interpretación correcta del término "éste presente" (*"as presented"*). Además, la respuesta de las CE parece indicar que las medidas impugnadas responden a una circunstancia que "podría constituir falsedad en declaración de aduana" si las partes y componentes no se declaran como una sola importación.

406. Una vez más, las respuestas de los reclamantes ponen de manifiesto su incapacidad de articular y justificar una interpretación del término "éste presente" (*"as presented"*), y de definir las circunstancias en las que las medidas impugnadas son *necesariamente* incompatibles con una interpretación correcta de ese término. Ahora nos encontramos con 1) los Estados Unidos y su reglamento sobre "el mismo buque, el mismo día"; 2) las CE y su posible apoyo a la regla de "el mismo *puerto*, el mismo día"; y 3) el Canadá y su opinión de que la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es una cuestión que ha de resolver la OMA. Lo que los reclamantes no han presentado es una interpretación sistemática del término "éste presente" (*"as presented"*), apoyada en los principios consuetudinarios del derecho internacional, con la que las medidas impugnadas sean necesariamente incompatibles. Por los motivos que China ha explicado, esto supone que los reclamantes no han podido satisfacer su carga de la prueba.

**224. (Reclamantes) ¿Opinan los reclamantes que la RGI 2 a) existe exclusivamente en beneficio del importador? De no ser así, ¿existen circunstancias en las que las autoridades aduaneras, no los importadores, deben o pueden determinar la manera en que se presentan las mercancías de conformidad con el principio de la RGI 2 a)? Sírvanse explicar detalladamente.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

407. No, la RGI 2 a) es una regla general para la interpretación del Sistema Armonizado aunque, como indica la Nota explicativa V de la RGI 2 a), la segunda parte de la regla relativa a artículos desmontados o sin montar todavía se refiere en particular a situaciones en que el estado desmontado obedece a razones tales como la necesidad o la comodidad del embalaje, de la manipulación o del transporte. A juicio de las Comunidades Europeas, la cuestión de la clasificación de expediciones fraccionadas es un asunto que ha de considerarse exclusivamente en función de una solicitud del importador. Comparte esta posición la Secretaría de la OMA (véase la última oración del punto 2 de la respuesta de la Secretaría de la OMA).

<sup>98</sup> Respuestas de las CE después de la segunda reunión, párrafo 62.

<sup>99</sup> Respuestas de las CE después de la segunda reunión, párrafo 63.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

408. Los Estados Unidos no opinan que la RGI 2 a) exista exclusivamente en beneficio del importador. Es probable que esta caracterización se derive de un debate anterior en el que los Estados Unidos explicaron que 19 C.F.R. § 141.57 es un reglamento en beneficio de los importadores que se proponían que sus mercancías se colocaran en un solo medio de transporte para su llegada a los Estados Unidos como una sola expedición, pero que fueron fraccionadas tras consignarlas al transportista. Con arreglo al reglamento, el trato de importación única para expediciones fraccionadas se limita a circunstancias muy estrictas, a elección del importador, y cuando las mercancías se importan debe certificarse que la importación se fraccionó a elección del importador. El trato de importación única permite que las expediciones fraccionadas se clasifiquen como una sola importación.

409. El reglamento antes citado es compatible con el párrafo 10 de la inclusión por el Comité del SA en su informe de una decisión anterior del Comité de Nomenclatura (China - Prueba documental 29), que indica que "las expediciones fraccionadas ... son cuestiones que debe resolver cada país de acuerdo con sus propios reglamentos nacionales".

410. En el marco del Sistema Armonizado, de conformidad con el artículo 3 del Convenio del SA, la clasificación se basa en la obligación de la Parte contratante de utilizar todas las partidas y subpartidas del Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes; y de aplicar las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado y todas las Notas de las secciones, capítulos y subpartidas. El artículo 3 dispone específicamente que las Partes contratantes no modificarán el alcance de las secciones, capítulos, partidas o subpartidas del Sistema Armonizado. En consecuencia, tanto los importadores como las autoridades aduaneras tienen la obligación legal de clasificar la mercancía importada conforme a la RGI 2 a) cuando sea aplicable a importaciones de artículos incompletos, sin terminar, desmontados, o sin montar todavía.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

411. El Canadá no cree que la RGI 2 a) exista exclusivamente en beneficio del importador. El Canadá sólo ha argumentado, y demostrado, que la referencia en la Decisión de la OMA a expediciones distintas que China considera primordial estaba concebida en beneficio de los importadores, no la propia RGI 2 a), pese a los repetidos esfuerzos de China por extender los argumentos de los reclamantes sobre este aspecto a la RGI 2 a).

412. La RGI 2 a) permite a las autoridades aduaneras determinar si una mercancía, en función de su estado cuando llega a la frontera, posee las características esenciales de un producto terminado. Esto entraña elementos como la inspección ocular, la consulta de documentos, y, en caso necesario, ensayos o análisis ulteriores (en función del estado de la mercancía cuando cruzó la frontera). La discreción del importador existe sobre todo en el caso de las expediciones fraccionadas, en las que se encarga un solo artículo pero se entrega en expediciones distintas por la naturaleza del producto (como el concepto de "unidades funcionales" en la práctica aduanera canadiense, al que se refirió el Canadá en la segunda audiencia oral; la ley de las CE citada en la Primera comunicación escrita de China, párrafo 125 (China - Prueba documental 24) y la práctica aduanera del Japón en relación con maquinaria citada por el Japón en respuesta a la pregunta 2). Como señaló el Canadá en la nota 69 de su Segunda comunicación escrita, estas clases de prácticas constituyeron la base de la observación relativa a las expediciones fraccionadas en 1963, a la que se refería la Decisión del Comité del SA de 1995.

**225. (Canadá)** El Canadá declara en el párrafo 13 de su segunda declaración oral que "China incluso pasa por alto el hecho recogido en el párrafo 11 de la respuesta de la OMA a las preguntas de este Grupo Especial de que la RGI 2 a) no tiene nada que ver con derechos de aduana - que, en efecto, China está poniendo de cabeza la liquidación correcta de derechos conforme al artículo II". ¿Opina el Canadá que la RGI 2 a) no tiene nada que ver con derechos de aduana? De ser así, ¿qué pertinencia tiene la RGI 2 a) para la interpretación del Arancel de China?

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

413. La referencia en la segunda declaración oral del Canadá a que la RGI 2 a) no tiene "nada que ver con" derechos de aduana alude al hecho de que la RGI 2 a) es una regla para la clasificación de mercancías. China trata de convertir una diferencia en el marco de la OMC en una diferencia en el marco de la OMA, y además hace caso omiso de la clasificación correcta, empezando por la RGI 1. El Canadá ha indicado (véase el párrafo 44 de su Segunda comunicación escrita) que la clasificación es un requisito previo para la liquidación de derechos, pero, como señala la OMA en respuesta a las preguntas 5 y 11, [1]a aplicación de derechos de aduana no está comprendida en la competencia legal de la OMA". Esta afirmación enlaza con el argumento que el Canadá formula en la sección II.E de su Segunda comunicación escrita de que China está obligada por el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo a otorgar en el momento de su adhesión un tipo de derecho del 10 por ciento sobre juegos de piezas CKD y SKD con independencia de su clasificación.

D. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994

**226. (Estados Unidos)** ¿Debería distinguirse de alguna forma el montaje de "'juegos desmontados' organizados y expedidos por separado" de otras expediciones periódicas a granel de partes con fines de montaje?

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

414. Los Estados Unidos no están seguros de lo que abarca la frase "juegos desmontados organizados y expedidos por separado". No obstante, la regla general para importaciones de partes de automóviles es que si no se presentan como vehículos desmontados o todavía sin montar conforme a la RGI 2 a), no recibirían ningún trato diferente de la importación a granel de partes con fines de montaje.

**227. (Canadá)** Sírvanse ampliar su respuesta a la pregunta 13 a) del Grupo Especial, en particular su declaración de que "[e]n el contexto del artículo II, las cargas deben ser interiores para que se pueda aplicar este concepto de 'elusión'".

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

415. Como ha argumentado el Canadá, los derechos de aduana propiamente dichos deben imponerse en función del estado de las mercancías cuando llegan a la frontera. Las medidas de China no lo hacen. En cambio, China impone cargas basadas en el estado de la mercancía en un momento bastante posterior a su llegada a la frontera - cuando esas mercancías se añaden más tarde con otras partes en un vehículo fabricado. Así pues, para que el concepto de elusión llegue a existir, debe aplicarse a actos realizados después de cruzar la frontera una vez que las mercancías están en manos de fabricantes en el mercado interior.

416. La teoría de elusión de China se ilustra en la diapositiva 1 de la segunda declaración oral del Canadá. No hay pruebas de que una hipótesis tan simplista vaya a ocurrir nunca, pero supongamos que ocurre en aras de la ilustración. Si China impusiera una carga al fabricante de vehículos que hubiera importado un conjunto de partes en dos expediciones sobre la base de que había "eludido" los debidos derechos arancelarios, no se trataría de un derecho de aduana propiamente dicho, ya que la carga no se impondría a las partes "al ser importadas". Sería una carga interior, pues se impone dentro de China, y no es un derecho de aduana propiamente dicho ni ninguna otra carga "en frontera" permitida por el GATT con arreglo al artículo II. Dicha carga interior podría estar justificada en principio en virtud del apartado d) del artículo XX por ser necesaria para lograr la observancia de los derechos de aduana -cuestión que se analiza también en respuesta a la pregunta 284- pero no podría caracterizarse debidamente como la imposición de un derecho de aduana propiamente dicho.

**228. (China) Para que se pueda constatar que una determinada medida es incompatible "en sí misma" con el Acuerdo sobre la OMC, ¿hay que demostrar que la medida siempre viola dicho Acuerdo? Sírvanse presentar justificación jurídica de su respuesta.**

### **Respuesta de China**

417. Como se señala en respuesta a la pregunta 206, el Órgano de Apelación ha constatado que "[p]or definición, las alegaciones referentes a medidas "en sí mismas" impugnan leyes, reglamentos u otros instrumentos de un Miembro que tienen aplicación general y futura, afirmando que la conducta de un Miembro -no sólo en un caso particular que haya acontecido, sino también en situaciones futuras- es *necesariamente* incompatible con las obligaciones de ese Miembro en la OMC".<sup>100</sup> De esta declaración, o de la jurisprudencia relativa a alegaciones con respecto a disposiciones "en sí mismas" más en general, no se desprende con claridad si debe demostrarse que la medida *siempre* viola el Acuerdo sobre la OMC. Pero está claro que una parte que presenta una alegación contra una medida en sí misma tiene que identificar y demostrar las circunstancias específicas en las que la medida "es necesariamente incompatible" con las obligaciones del Miembro demandado en el marco de la OMC.

418. A este respecto, la carga de la prueba de los reclamantes está vinculada directamente a la función del Grupo Especial conforme al párrafo 1 del artículo 19 del ESD. Cuando un grupo especial llegue a la conclusión de que una medida es incompatible con un acuerdo abarcado, "recomendará[] que el Miembro afectado la ponga en conformidad con ese acuerdo". Las medidas en litigio en la presente diferencia se aplican en una amplia variedad de circunstancias fácticas, como, por ejemplo, respecto de la aplicación del criterio de las características esenciales en virtud de la RGI 2 a) y la manera en que se presentan a las autoridades aduaneras chinas colecciones específicas de partes y componentes de automóviles. En ausencia de una delimitación nítida de las circunstancias en las que las medidas impugnadas son *necesariamente* incompatibles con las obligaciones de China en el marco de la OMC, el Grupo Especial carecería de fundamento para concretar los aspectos específicos en los que China debe poner las medidas en conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC. He ahí el motivo de que incumba a los reclamantes la carga de la prueba de identificar y demostrar las circunstancias específicas en las que las medidas violan necesariamente las obligaciones de China en el marco de la OMC.

419. Como explicó China en su declaración oral al Grupo Especial en la segunda reunión sustantiva, la omisión por los reclamantes de satisfacer su carga de la prueba en relación con sus alegaciones es endémica de todo su argumento. Los reclamantes han alegado, por ejemplo, que las cargas percibidas como consecuencia de la aplicación del Decreto N° 125 no son derechos de aduana propiamente dichos porque no se basan en la condición o estado que las mercancías "presentan"

---

<sup>100</sup> Estados Unidos - Artículos tubulares para campos petrolíferos, párrafo 172.

("as presented") en la frontera. Pero los reclamantes no han podido presentar una interpretación específica del término "éste presente" ("as presented") y justificarla de conformidad con los principios consuetudinarios del derecho internacional. En la segunda reunión sustantiva, China desafió en repetidas ocasiones a los reclamantes a que definieran y justificaran su interpretación del término. El Grupo Especial recordará que su respuesta, de hecho, fue que, signifique lo que signifique el término "éste presente" ("as presented"), y aunque existan ambigüedades en la interpretación del término, las medidas impugnadas "van más allá" de lo que en opinión de los *reclamantes* es la debida interpretación de este término.

420. Se trata de una ilustración perfecta del vicio básico en que se asientan las alegaciones de los reclamantes respecto de las medidas en sí mismas. Como se ha señalado *supra*, recae en los reclamantes la carga de la prueba de las circunstancias específicas en las que las medidas impugnadas son necesariamente incompatibles con las obligaciones de China en el marco de la OMC. ¿Cuáles son, pues, las circunstancias específicas en que las medidas impugnadas *no* se basan en la condición o estado que las mercancías "presentan" en la frontera? ¿Existe una diferencia, por ejemplo, entre partes y componentes que lleguen en el mismo buque, pero en diferentes expediciones, y partes y componentes que lleguen en distintos buques, pero en la misma expedición? ¿Existe una diferencia entre partes y componentes que un fabricante importe de sus propias filiales en expediciones múltiples y partes y componentes que un fabricante importe de proveedores no afiliados en expediciones múltiples? Las medidas impugnadas se aplican en todas estas circunstancias, y en otras. Pero los reclamantes no han presentado nada que permita al Grupo Especial diferenciar entre estas y otras circunstancias, e identificar las circunstancias específicas en las que las medidas impugnadas serían necesariamente incompatibles con una interpretación correcta del término "éste presente" ("as presented").

421. No es obligación de *China* identificar y demostrar las circunstancias en las que las medidas impugnadas serían necesariamente *compatibles* con sus obligaciones en el marco de la OMC. Son los reclamantes quienes optaron por presentar una alegación respecto de las medidas impugnadas en sí mismas, con inclusión, entre otras cosas, de su alegación de que las medidas son necesariamente incompatibles con los compromisos arancelarios de China conforme al artículo II. Al hacerlo, los reclamantes reconocieron claramente que la presente diferencia entrañaba la clasificación y el trato arancelario correctos de vehículos automóviles y partes y componentes de vehículos automóviles. Por las razones que China ha expuesto, los reclamantes tienen que demostrar que las cargas que China percibe conforme al Decreto N° 125 no son los derechos de aduana propiamente dichos que China puede percibir con arreglo a su Lista de concesiones. Pero no han satisfecho su carga de demostrar las circunstancias específicas en las que las medidas impugnadas darán necesariamente por resultado la percepción de cargas que China no puede percibir con arreglo a su Lista de concesiones, ya sea como consecuencia de una aplicación errónea del criterio de las características esenciales, una interpretación incorrecta del término "éste presente" ("as presented"), u otro motivo. Por estas razones, China considera que los reclamantes no han satisfecho su carga de la prueba.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 228**

422. Las Comunidades Europeas y sus correclamantes han establecido detalladamente por qué las medidas "en sí mismas" violan el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT, así como una serie de compromisos relativos a esos acuerdos en el Protocolo de Adhesión de China a la OMC. China no ha intentado siquiera rebatir la presunción *prima facie* presentada en su contra conforme al *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994.

423. Si el Grupo Especial examinase las medidas únicamente con arreglo al artículo II del GATT de 1994 (*quod non*), las Comunidades Europeas han establecido que las medidas en sí mismas son

incompatibles con el artículo II ya que, según todos los criterios empleados en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125, obligan a que las partes de automóviles importadas sean caracterizadas (es decir, "clasificadas" si se examina conforme al artículo II) como vehículos completos, lo que da lugar a derechos de aduana que exceden de los aplicables a partes. Además, el mero hecho de que los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125 contemplen "expediciones múltiple" de partes originarias de distintos países, y que lleguen a China en momentos diferentes y en lugares diferentes, supone necesariamente que las medidas en sí mismas son incompatibles con el artículo II. Ello obedece a que la clasificación del producto sujeto a derechos de aduana propiamente dichos al ser importado no se basa en "las características objetivas del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246).

424. Aunque las partes afectadas se presenten a la aduana al mismo tiempo y en el mismo lugar de conformidad con los principios ordinarios de administración aduanera, los criterios previstos en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125 darían no obstante por resultado una clasificación incorrecta, como se expone con más detalles en los párrafos 112 a 117 y 130 a 135 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas y en sus respuestas a las preguntas 117 y 233 del Grupo Especial. El mero hecho de que en algunas circunstancias excepcionales la evaluación o clasificación de una gran colección de partes de automóviles como el vehículo completo conforme a los criterios sustantivos de los párrafos 1 y 2 del artículo 21 del Decreto N° 125 sería compatible con las reglas del Sistema Armonizado no es pertinente a una constatación de incompatibilidad de las disposiciones "en sí mismas" en virtud del artículo II del GATT de 1994.

425. Además, es China quien ha invocado la RGI 2 a) en su defensa. Por cuestión de principio, recae en China la carga de la prueba de demostrar que las diversas afirmaciones y teorías que ha elaborado en torno de la RGI 2 a) son de alguna forma pertinentes al asunto. Como han demostrado las Comunidades Europeas, en particular en su Segunda comunicación escrita (párrafos 92 a 132), los argumentos de China relativos a la RGI 2 a) carecen totalmente de fundamento.

#### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 228**

426. La carga de la prueba respecto de la defensa de China conforme a la RGI 2 a) recae en China, no en los reclamantes. El Canadá ha demostrado que las medidas impugnadas, en sí mismas, prescriben violaciones del artículo III del GATT. El Canadá no tiene que demostrar "circunstancias específicas" de la *aplicación* de las medidas que sean incompatibles con las obligaciones de China en el marco de la OMC, aunque lo ha hecho. En todos los casos, las medidas impugnadas establecen prescripciones en materia de contenido nacional en violación del artículo III. Aunque se constatará que algunos aspectos de la presente diferencia están sujetos a las disciplinas del artículo II, las medidas impugnadas "en sí mismas" violan el artículo II al someter siempre a las partes de automóviles al tipo correspondiente a vehículos automóviles si se rebasan los umbrales. No es pertinente al análisis del artículo II que, en raras ocasiones, una colección de partes montadas suficientemente grande para constituir un vehículo montado conforme al artículo 21 del Decreto N° 125 se pueda clasificar debidamente como vehículos completos en el marco del Sistema Armonizado.

**229. (Todas las partes) Durante el curso de las presentes actuaciones, las partes se ha referido a las nociones de "arbitraje arancelario", "evasión arancelaria" o "elusión arancelaria". Sírvanse explicar dónde figuran esas nociones en el Acuerdo sobre la OMC y por qué son pertinentes a la presente diferencia.**

### **Respuesta de China**

427. Como explicó China en respuesta a las preguntas 9 y 13 del Grupo Especial, China considera que la cuestión de elusión en el presente caso, o lo que se podría denominar de otro modo arbitraje arancelario o evasión arancelaria, se refiere a la debida clasificación arancelaria de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. La necesidad de garantizar la debida clasificación de las importaciones es inherente a la Lista de concesiones de cada Miembro, que se incorpora al Acuerdo sobre la OMC. Como explicó China en respuesta a la pregunta 68 del Grupo Especial, el Órgano de Apelación ha afirmado en repetidas ocasiones la importancia del Sistema Armonizado para interpretar la Lista de concesiones de un Miembro. Así pues, la cuestión de garantizar la debida clasificación de las importaciones, y prevenir con ello la elusión o evasión de la obligación del importador de pagar derechos, se rige por las reglas de clasificación del Sistema Armonizado.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

428. Las Comunidades Europeas no creen que han utilizado esas nociones en la presente diferencia, salvo al rebatir los argumentos de China relacionados con la "elusión arancelaria". Esas nociones no se emplean en la legislación de las CE ni en los Acuerdos de la OMC. "Arbitraje arancelario" es un concepto generalmente más neutral, mientras que "evasión arancelaria" y "elusión arancelaria" son nociones con un matiz más negativo. Los conceptos guardan relación con la alegación formulada por China de que los fabricantes de vehículos expiden partes en expediciones múltiples a fin de evitar el pago del derecho sobre vehículos completos.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

429. Esas nociones no figuran en el Acuerdo sobre la OMC.

430. La presunción *prima facie* establecida por los Estados Unidos se basa en las obligaciones de China en el marco del Acuerdo sobre la OMC, en su aplicación a las medidas que China ha adoptado de hecho. Ningún elemento de la evaluación del argumento *prima facie* presentado por los Estados Unidos entraña nociones de "arbitraje arancelario", "evasión arancelaria" o "elusión arancelaria".

431. China ha invocado en su defensa la "evasión arancelaria" o la "elusión arancelaria" como justificación de sus medidas, por lo que recae en China la carga de explicar exactamente qué pretende decir, y explicar de qué forma son pertinentes los conceptos definidos por China a una posible defensa de los incumplimientos de las obligaciones de China en el marco de la OMC cuya existencia han demostrado los Estados Unidos. China no lo ha hecho.

432. Como expusieron los Estados Unidos en su declaración inicial en la segunda reunión, en realidad China utiliza estas frases para expresar dos conceptos distintos. Ninguno de esos conceptos podría servir de defensa de los incumplimientos por China de sus obligaciones en el marco de la OMC.

433. En primer lugar, China utiliza esta terminología de "elusión" para dar a entender que, de conformidad con su arancel nacional, China va a imponer el tipo de derecho correspondiente a un vehículo completo a cualquier parte importada, con independencia de la intención real por parte del fabricante de "eludir" o "evadir" los aranceles, siempre que esa parte sea utilizada para fabricar en China un vehículo con un contenido extranjero que exceda de los umbrales previstos en sus medidas. Como han explicado los Estados Unidos, no hay interpretación posible de las obligaciones de China



en el marco de la OMC que permita a China imponer un impuesto del 25 por ciento a expediciones a granel de partes importadas con fines de fabricación.

434. En segundo lugar, China utiliza las mismas nociones de "evasión" y "elusión" para dar a entender que China debe poder hacer frente a determinados ejemplos limitados, aunque aún hipotéticos, como el caso de un juego CKD fraccionado en dos expediciones distintas. China, sin embargo, no ha podido indicar un solo caso en que un importador se haya dedicado nunca a las prácticas específicas identificadas por China. Además, la justificación que China aduce no cuadra con el alcance de las medidas de China. Al contrario, las medidas de China se extienden ampliamente para abarcar a todas las importaciones de partes a granel con fines de fabricación, y no solamente a casos de juegos CKD fraccionados en dos expediciones distintas.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

435. Estas nociones no figuran en el *Acuerdo sobre la OMC*. Como se examina en respuesta a la pregunta 227, la afirmación injustificada de China es que los fabricantes de automóviles expiden todas las partes necesarias para montar un vehículo en dos o más expediciones a fin de evitar el pago del tipo de derecho correspondiente al vehículo completo (aun en el caso de que, como sostiene el Canadá, dichas partes fueran expedidas juntas, el tipo de derecho debido sería el 10 por ciento - véase la respuesta a la pregunta 205). Si esto ocurriera alguna vez, podría calificarse neutralmente de "compensación arancelaria" o "evitación arancelaria", o caracterizarse de forma más negativa como "evasión arancelaria" o "elusión arancelaria". Si hubiera pruebas de que esto ocurriese, y si las medidas estuvieran destinadas a hacer frente a esta práctica, la cuestión jurídica para la presente diferencia sería si el apartado d) del artículo XX está disponible para contrarrestar tal práctica.

**230. (Estados Unidos) China sostiene que los Estados Unidos reconocen que "tal vez haya unas pocas combinaciones" de partes de automóviles conforme al Decreto N° 125 que podrían clasificarse debidamente con arreglo al SA como vehículos enteros. ¿Están ustedes de acuerdo con esta declaración? De no estarlo, ¿por qué no? En caso afirmativo, sírvanse explicar dichas combinaciones de partes de automóviles.**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

436. Como han explicado los Estados Unidos, un juego CKD o SKD que contenga todas las partes necesarias para montar un vehículo completo podría clasificarse como un vehículo completo, suponiendo que se hubieran cumplido todas las prescripciones de la RGI 2 a). (No obstante, con arreglo al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, el juego tendría que recibir un trato arancelario no superior al 10 por ciento.) Aparte de lo anterior, los Estados Unidos no son conscientes de a qué se refiere China con respecto a este presunto "reconocimiento".

**231. China sostiene que, como cuestión de clasificación arancelaria, existe necesariamente una continuidad entre las partes de un artículo y el artículo completo en su forma terminada:**

**a) (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con China?**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

437. No, las Comunidades Europeas opinan que a nivel de los aranceles de China existen distinciones claras entre vehículos automóviles (partidas 87.01 a 87.05), sus partes (en particular la partida 87.08) y las categorías intermedias entre vehículos automóviles y partes (partidas 87.06 y 87.07).

438. El hecho de que haya casos en que una expedición dada presentada a la aduana que no sea un vehículo automóvil completo o terminado pueda poseer las características esenciales de un vehículo automóvil no sugiere que exista una continuidad en el arancel de China. Se refiere a un caso en el que la lista de China debe aplicarse a una situación dudosa concreta.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

439. En el párrafo 12 de su comunicación de réplica, China afirma que "la RGI 2 a) necesariamente da lugar a una continuidad de circunstancias en las que las autoridades aduaneras clasificarán partes y componentes como equivalentes de artículos completos, con independencia de su estado de montaje o desmontaje". China está tratando de difuminar la distinción entre vehículos completos y partes de automóviles recurriendo a una condición de las mercancías que no se alcanzará hasta que las mercancías hayan sido ya importadas en China (donde se someten a operaciones de montaje con otras partes importadas por separado).

440. De acuerdo con la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 145 del Grupo Especial, no estamos de acuerdo con la caracterización por China de una "continuidad" para la clasificación de vehículos automóviles. Dicha caracterización va en contra de la estructura del Sistema Armonizado. Éste 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.

441. De conformidad con la RGI 1, cuando una parte de vehículo automóvil importada está descrita específicamente en una partida del arancel, debe clasificarse en esa partida. La RGI 2 a) prescribe que los funcionarios de aduanas formulen una determinación acerca de si componentes presentados juntos imparten las características esenciales de un artículo completo o terminado. De no ser así, los componentes han de ser clasificados separadamente. Estas RGI no crean una "continuidad" de la clasificación de partes de automóviles. La determinación de las "características esenciales" debe basarse en la condición de las mercancías en el momento de la importación.

442. Esta opinión está respaldada por la estructura del Sistema Armonizado, que designa determinadas partes en sus propias partidas (por ejemplo, motores de émbolo (cilindro) 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 equipados con su motor de la partida 87.06, carrocerías, incluidas las cabinas, de la partida 87.07) o por la creación de partidas para partes (v.g.: la partida 87.08, que prevé partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05). Con arreglo a la caracterización de "continuidad" de China, la clasificación de todas las partes de vehículos automóviles importadas que en su momento se incorporen en vehículos automóviles completos (en el mercado nacional) como vehículos automóviles vaciaría muchas partidas y subpartidas de las mercancías que en ellas se especifican.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

443. No. Véase la respuesta al párrafo b), *infra*.

**b) (Todas las partes) Suponiendo que exista tal continuidad, ¿dónde debe trazarse la delimitación entre vehículos completos y partes y componentes de vehículos completos?**

### **Respuesta de China**

444. De conformidad con la RGI 2 a), la delimitación entre vehículos completos y partes y componentes de vehículos automóviles debe trazarse con arreglo al criterio de las características esenciales.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

445. En un caso concreto de clasificación, las Consideraciones generales del Capítulo 87 facilitan orientación clara y específica. También nos remitimos a la respuesta a la pregunta 211. El Capítulo 87 contiene también categorías intermedias muy importantes entre vehículos completos y partes y componentes de vehículos completos. En particular, la partida 87.06 demuestra claramente que un vehículo automóvil desprovisto de su carrocería ha de clasificarse como un "chasis equipado con su motor", no como un vehículo automóvil.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

446. La delimitación debe trazarse en función de la condición de las mercancías al ser importadas. Permitir la clasificación en función de cualquier otra condición destruiría la previsibilidad de la aplicación del Sistema Armonizado y excluiría sus propósitos declarados de rastrear la identidad de mercancías que cruzan las fronteras internacionales y promover la correlación más estrecha posible entre las estadísticas comerciales de importación y exportación y las estadísticas de producción. Véase el preámbulo del Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

447. El Canadá, en los párrafos 41-52 (incluido el cuadro) de su Segunda comunicación escrita, expone los debidos límites que hay que trazar entre diversas partidas del Capítulo 87 del Sistema Armonizado. El hincapié en las partidas que abarcan categorías intermedias (sobre todo 87.06 - chasis equipados con su motor) cuenta con el respaldo de la Secretaría de la OMA, que en su respuesta a la pregunta del Grupo Especial puso de relieve la necesidad de considerar dichas categorías a efectos de clasificación.<sup>101</sup>

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 231 b)**

448. La mera referencia de China al criterio de las 'características esenciales' en la RGI 2 a) pasa totalmente por alto el hecho de que en el contexto del Capítulo 87 del SA la mayoría abrumadora de situaciones puede resolverse con arreglo a la RGI 1, lo que significa que no existe una continuidad en la que deba trazarse una delimitación. En los casos excepcionales en que la RGI 1 no aporte la solución y por lo tanto haya que trazar una delimitación porque se presente a la aduana una gran colección de partes al mismo tiempo, el Capítulo 87 de la nomenclatura del SA contiene ejemplos muy específicos que sirven de guía para la clasificación. A este respecto, las Comunidades Europeas se remiten entre otras cosas a los párrafos 75 a 98 y 112 a 117 de su Segunda comunicación escrita.

**232. (China) China sostiene que los reclamantes reconocen que las autoridades aduaneras pueden emprender "investigaciones", y considerar "pruebas", para determinar si expediciones**

---

<sup>101</sup> Véase, por ejemplo, la respuesta a la pregunta 3, señalando que el Capítulo 87 "también contiene una partida separada para los chasis de vehículos automóviles equipados con motor (partida 87.06) y una partida para las carrocerías de vehículos automóviles (incluidas las cabinas) (partida 87.07)".

**múltiples de partes y componentes poseen las características esenciales del artículo completo.  
¿Podría China explicar dónde y cómo lo reconocen los reclamantes?**

**Respuesta de China**

449. China analizó este punto detalladamente en los párrafos 53 a 64 de su Segunda comunicación escrita. Para resumir:

450. El Canadá se refirió en primer lugar a "investigaciones" y "pruebas" en su declaración oral al Grupo Especial en la primera reunión sustantiva.<sup>102</sup> Uno de los factores que citó el Canadá en apoyo de su alegación de que las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo III fue su afirmación de que las medidas "no se basan en una *investigación* anterior".<sup>103</sup> El Canadá afirmó asimismo que China "no había aportado *pruebas* sobre el momento de las expediciones, o su frecuencia, o ningún otro aspecto que guarde relación con la cuestión básica de la condición de las mercancías al ser presentadas en la frontera".<sup>104</sup>

451. En respuesta a la pregunta 82 b) del Grupo Especial, los Estados Unidos declararon que "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".<sup>105</sup> Los Estados Unidos declararon que "si una autoridad aduanera participara en una investigación para determinar si un importador se dedicaba a dicha práctica," podría examinar los factores a los que había referido el Canadá en su declaración oral en la primera reunión sustantiva, y que el Grupo Especial resumió en la pregunta 82 b), es decir, el origen de las partes importadas, quién compra dichas partes, si hubo una investigación anterior, y el momento de las expediciones y su frecuencia.

452. En respuesta a la pregunta 124 del Grupo Especial, sobre la clasificación por el Canadá de muebles desmontados o sin montar todavía, el Canadá afirmó que "[n]o 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".<sup>106</sup> Como señaló China en el párrafo 59 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá no explicó cómo "obtendrían pruebas en contrario" los funcionarios de aduanas canadienses, pero cabe presumir que lo harían mediante los resultados de una investigación.

453. Por las razones que expuso China en el párrafo 64 de su Segunda comunicación escrita, de estas declaraciones de los Estados Unidos y el Canadá se desprende necesariamente que existen circunstancias en las que las autoridades aduaneras pueden aplicar la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes para prevenir la evasión de los derechos que se aplican al artículo completo. Así pues, la cuestión es *cuándo* y *cómo* pueden hacer esto esas autoridades y, en particular, qué tipos de factores y pruebas podrán tener en cuenta al efectuar dichas determinaciones.

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 232**

454. La respuesta de China no concreta ningún caso en que las Comunidades Europeas hayan "reconocido que las autoridades aduaneras pueden emprender 'investigaciones', y considerar 'pruebas',

---

<sup>102</sup> Declaración oral del Canadá en la primera reunión sustantiva, párrafos 24 y 34.

<sup>103</sup> Declaración oral del Canadá en la primera reunión sustantiva, párrafo 24 (sin cursiva en el original).

<sup>104</sup> Declaración oral del Canadá en la primera reunión sustantiva, párrafo 34 (sin cursiva en el original).

<sup>105</sup> Respuestas de los Estados Unidos, párrafo 49.

<sup>106</sup> Respuestas del Canadá, página 32.

para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes poseen las características esenciales del artículo completo". Las Comunidades Europeas no han reconocido nada de eso.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 232**

455. China alega que existen tres casos en que los reclamantes reconocen que se pueden llevar a cabo investigaciones para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes poseen las características esenciales del artículo completo. El primer caso se refiere a la declaración oral del Canadá en la primera reunión sustantiva. Los Estados Unidos ya han abordado el contexto de las observaciones del Canadá en su respuesta a la pregunta 82 b) del Grupo Especial, y las razones señaladas en dicha respuesta, no creen que las observaciones del Canadá brinden apoyo de ninguna clase a las medidas chinas en litigio.

456. El segundo caso también se refiere a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 82 b) del Grupo Especial. En esa respuesta, los Estados Unidos se limitaban a formular una hipótesis acerca de una investigación sobre el fraccionamiento de una expedición de un juego de piezas CKD en dos o más cajas. La respuesta no indica que los Estados Unidos opinen que una investigación de esa índole sea procedente. Antes bien, los Estados Unidos están indicando que *si* el propósito de las medidas de China fuera hacer frente a tales prácticas, las medidas parecerían bastante diferentes de lo que son. Las investigaciones de China entrañan pruebas de montaje nacional, y dicho montaje no es fundamento para la clasificación conforme al Sistema Armonizado. Véase, por ejemplo, la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 116 del Grupo Especial.

457. El tercer caso se refiere a una decisión canadiense en materia de clasificación de muebles desmontados o sin montar todavía. El contexto de esa decisión puede diferenciarse claramente de las medidas chinas en litigio en el presente asunto. Véase una explicación más detallada en la réplica de los Estados Unidos a la respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial.

**233. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con la afirmación de China en el párrafo 25 de su Segunda comunicación escrita de que los reclamantes no han establecido una presunción *prima facie* de que China ha aplicado erróneamente el criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a)?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

458. No. Las Comunidades Europeas han demostrado en su alegación subsidiaria conforme al artículo II del GATT de 1994 que, en todos los casos previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125, las medidas impugnadas prescriben que las partes de automóviles se clasifiquen como vehículos completos en violación de la nomenclatura del SA y, en consecuencia, que se imponga a las partes de automóviles el derecho más elevado del 25 por ciento sobre vehículos completos en lugar del tipo consolidado de derecho del 10 por ciento o menos para partes de automóviles. También nos remitimos a los párrafos 112 a 117 y 130 a 135 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas y su respuesta a la pregunta 117 del Grupo Especial. Además, el mero hecho de que China aplique sus medidas basándose en la premisa de combinar las importaciones de expediciones múltiples basta en sí mismo para formular una constatación de incompatibilidad con el artículo II del GATT respecto de las medidas en sí mismas porque esa regla se desvía de la premisa fundamental de clasificación arancelaria que confirmó el Órgano de Apelación en el párrafo 246 de *CE - Trozos de pollo* y da lugar necesaria y sistemáticamente a una clasificación arancelaria errónea.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

459. No, los Estados Unidos no están de acuerdo con China.

460. Como cuestión preliminar, los Estados Unidos no están de acuerdo en que recaiga en los reclamantes la prueba de establecer una presunción *prima facie* de esa índole. En el caso de que se constatará que las medidas de China imponen derechos de aduana propiamente dichos en lugar de cargas interiores, los Estados Unidos han demostrado que las medidas de China -que imponen un derecho del 25 por ciento a partes de automóviles importadas con fines de fabricación- son incompatibles por sus propios términos con el compromiso de China de imponer un derecho del 10 por ciento como máximo a las partes de automóviles. La RGI 2 a) no es un elemento de la presunción *prima facie* del incumplimiento del compromiso arancelario contraído por China respecto de las partes de automóviles. Antes bien, ha sido China quien ha introducido esta terminología ajena al *Acuerdo sobre la OMC* en un intento de argumentar que sus compromisos en el marco de la OMC permiten ese trato arancelario.

461. Además, y aparte de cualquier cuestión de la carga de la prueba, los Estados Unidos han demostrado de hecho que las medidas de China no son compatibles con ninguna interpretación posible de la RGI 2 a). Como han explicado los Estados Unidos, el Convenio del SA y el Sistema Armonizado de nomenclatura arancelaria deben ser tenidos en cuenta íntegramente. La RGI 1 prescribe que los artículos se clasifiquen con arreglo a sus partidas. Cuando una parte de automóvil tiene su propia partida en el SA, no puede ser considerada -de conformidad con el SA- un automóvil incompleto que posee las características esenciales de un automóvil completo. Como las medidas de China clasifican las expediciones a granel de partes en función de que poseen las características esenciales de un vehículo completo, dichas medidas hacen caso omiso de las partidas específicas para esas partes consignadas en el SA, por lo que no puede considerarse que posean las características esenciales del vehículo completo.

462. Aunque China se refiere a una presunción "*prima facie*", lo que China ha exigido es otra cosa: a saber, que los reclamantes definan la delimitación entre las colecciones de partes que poseen y no poseen las "características esenciales" de un vehículo completo. Ahora bien, trazar esa línea equivaldría a emitir opiniones consultivas sobre medidas que no están en litigio en la presente diferencia. Antes bien, la función de la solución de diferencias es determinar si la medida en litigio -es decir, la medida que China ha adoptado en la práctica- es compatible con las obligaciones de China en el marco de la OMC. Y, con independencia de la delimitación exacta entre colecciones de partes que poseen las características esenciales de un vehículo completo y colecciones de partes que no las poseen, las medidas de China en la presente diferencia están muy lejos de caber en cualquier interpretación posible de la RGI 2 a).

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

463. No, el Canadá no está de acuerdo. En primer lugar la alegación del Canadá es que las medidas de China violan el artículo III del GATT y el *Acuerdo sobre las MIC*. Esa alegación no exige que se examine la RGI 2 a). China ha presentado una defensa de que las medidas únicamente imponen derechos de aduana propiamente dichos (una defensa que China, como el Canadá ha señalado en repetidas ocasiones y China no ha rebatido, reconoce prácticamente que se aplica sólo a las partes importadas directamente por los fabricantes de vehículos). La inaplicabilidad de esa defensa, a la luz de la debida interpretación del texto del artículo II del GATT, se expone en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá.

464. El Sistema Armonizado, tal como fue utilizado para negociar la Lista de China, es pertinente como contexto para interpretar el artículo II, pero como demostró el Canadá en las secciones II.C y D de su Segunda comunicación escrita, China no ha aplicado debidamente ese sistema, y no ha presentado una práctica ulteriormente seguida común y coherente que demuestre que los Miembros hayan aceptado que las obligaciones contraídas en el marco del GATT en litigio en la presente diferencia (sobre todo los artículos II y III) permiten medidas de la clase que ha impuesto China. En cambio, el Canadá ha demostrado que la jurisprudencia del GATT y la OMC y los documentos de la OMA no pueden respaldar la aplicación errónea por parte de China. Además, el Canadá ha demostrado la práctica ulteriormente seguida de que todos los reclamantes, los terceros y otros Miembros de la OMC clasifican en función del estado del producto en la frontera en una sola expedición.

### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 233**

465. Las CE afirman que "han demostrado en su alegación subsidiaria conforme al artículo II del GATT de 1994 que, *en todos los casos previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125*, las medidas impugnadas prescriben que las partes de automóviles se clasifiquen como vehículos completos en violación de la nomenclatura del SA ...".<sup>107</sup> Las CE no han demostrado nada de eso. Los criterios establecidos en el artículo 21 abarcan colecciones de partes y componentes que indudablemente poseen las características esenciales de un vehículo automóvil; hasta los Estados Unidos reconocen que "tal vez haya unas pocas combinaciones" de partes de automóviles conforme al Decreto N° 125 "que podrían clasificarse debidamente con arreglo al SA como vehículos enteros".<sup>108</sup> Las CE carecen sencillamente de fundamento para afirmar que el Decreto N° 125 es incompatible con el criterio de las características esenciales en todas las circunstancias en las que se pueda aplicar.

466. Los Estados Unidos, por su parte, alegan que "la RGI 2 a) no es un elemento de la presunción *prima facie* del incumplimiento del compromiso arancelario contraído por China respecto de las partes de automóviles".<sup>109</sup> China no entiende el fundamento de esta alegación. Para que los Estados Unidos puedan demostrar que las medidas impugnadas son incompatibles con la Lista de concesiones de China, tienen que demostrar que las medidas no se basan en una interpretación correcta de los términos de la Lista de concesiones de China. Que fuera China o los reclamantes quienes plantearon en primer lugar la aplicación de la RGI 2 a) a la interpretación de la Lista de concesiones de China no hace al caso; la cuestión es si los reclamantes han establecido una presunción *prima facie* de que las medidas impugnadas son incompatibles con las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, interpretadas en el contexto de las reglas del Sistema Armonizado.

**234. (China) En el párrafo 41 de su declaración oral, China argumenta que ha articulado una interpretación del término "que éste presente ("*as presented*") en la RGI 2 a) que respalda su posición de que las medidas impugnadas son compatibles con los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II:**

**a) Sírvanse explicar el fundamento jurídico del argumento de que ser compatible con la RGI 2 a) significa ser compatible con el artículo II;**

---

<sup>107</sup> Respuestas de las CE después de la segunda reunión, párrafo 70.

<sup>108</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la primera reunión, párrafo 89.

<sup>109</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 89.

### Respuesta de China

467. La cuestión de interpretación en el marco del artículo II es si las medidas impugnadas aplican y dan efecto a una interpretación correcta del término "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China. Como ha constatado el Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático y CE - Trozos de pollo*, el Sistema Armonizado, con inclusión de las Reglas Generales de Interpretación, constituye un contexto pertinente para la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro.

468. Como China ha explicado extensamente, la RGI 2 a) es la regla del Sistema Armonizado que se ocupa de la relación en materia de clasificación arancelaria entre artículos completos y las partes y componentes de esos artículos. Con arreglo a la segunda oración de la RGI 2 a), las autoridades aduaneras clasifican partes y componentes de un artículo como el artículo completo si "se presenta[n] desmontad[as] o sin montar todavía", poseen las características esenciales del artículo completo, y son susceptibles de montaje con arreglo a los parámetros de las operaciones de montaje previstas en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).

469. En tanto que las medidas impugnadas clasifican correctamente partes y componentes conforme a la RGI 2 a), incluida la manera en que las partes y componentes son "presentados", aplican y dan efecto a una interpretación correcta del término "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China. Como China analizó en respuesta a la pregunta 186, si las medidas impugnadas dan por resultado una clasificación correcta de partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, las medidas perciben un derecho de aduana válido sobre partes y componentes de automóviles, y son compatibles con los derechos y obligaciones de China en virtud del artículo II. Como China también examinó en respuesta a las preguntas 167 y 203, una carga se impone a las mercancías "al ser importadas" en el territorio aduanero si el Miembro impone la carga con motivo de la importación de las mercancías en su territorio aduanero o en relación con ésta.

470. Las medidas impugnadas son compatibles con los derechos y obligaciones de China en virtud del artículo II porque clasifican partes y componentes en función de la manera en que éstos son presentados a las autoridades aduaneras chinas -es decir, como una de una serie de expediciones que están relacionadas mutuamente por su montaje común en un solo artículo, como lo prueba la declaración de aduana- y porque dan por resultado la percepción de una obligación aduanera que nació con motivo de la importación de partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Esta obligación aduanera se establece en la Lista de concesiones de China, y las medidas interpretan y aplican debidamente las disposiciones pertinentes de la Lista de concesiones de China de conformidad con las Reglas del Sistema Armonizado.

**b) Sírvanse explicar si su interpretación del término "éste presente" ("as presented") también supone que las medidas de China son compatibles con los artículos III y XI del GATT de 1994 así como con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC.**

### Respuesta de China

471. China ha analizado previamente el fundamento jurídico de su posición de que el artículo II y el artículo III son de naturaleza binaria, la última vez en respuesta a las preguntas 167 a) y 203. Como ha explicado China, un derecho de aduana propiamente dicho que un Miembro puede percibir de conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del artículo II no puede analizarse como



una carga interior conforme al artículo III. Esta conclusión se ve firmemente reforzada por la jurisprudencia citada en la pregunta 203. Así pues, en tanto en cuanto las medidas impugnadas perciben un derecho de aduana propiamente dicho que China puede percibir de conformidad con su Lista de concesiones, interpretada de conformidad con la RGI 2 a) y el término "éste presente" ("*as presented*"), no son medidas o cargas que puedan analizarse con arreglo al artículo III. Por la misma razón, en tanto en cuanto las medidas perciben un derecho de aduana propiamente dicho de conformidad con el artículo II, no pueden ser analizadas en el ámbito del artículo XI, que se refiere únicamente a "prohibiciones o restricciones *aparte de los derechos de aduana*, impuestos u otras cargas".

472. En cuanto al *Acuerdo sobre las MIC*, China explicó en los párrafos 132 a 137 de su Segunda comunicación escrita que la percepción de un derecho de aduana propiamente dicho no está comprendida en el ámbito del artículo 2 de dicho Acuerdo, pues un derecho de aduana propiamente dicho no es "incompatible con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994" por los motivos que se acaba de explicar. Además, como expuso China en la nota 97, con independencia de cómo se caracterice el propósito de la Lista ilustrativa en relación con los artículos III y XI del GATT, es evidente que dicha Lista se refiere a los tipos de medidas que están comprendidas en el ámbito de esas disposiciones, o sea, medidas interiores y restricciones a la importación. Un derecho de aduana propiamente dicho no es de ninguno de los dos tipos.

473. Por último, en cuanto al *Acuerdo SMC*, China ha explicado en los párrafos 156 a 160 de su Segunda comunicación escrita que la clasificación correcta de las importaciones, y la percepción de los derechos de aduana propiamente dichos que nacen con arreglo a la Lista de concesiones de un Miembro, no da lugar a que se condonen ingresos en el sentido del apartado a) 1) ii) del artículo 1.1 del *Acuerdo SMC*.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 234**

474. El análisis de China es esencialmente retrógrado: empieza por una supuesta interpretación de la Lista de China y pasa a un análisis del artículo II declarando que, si existe alguna "relación con la importación", se aplica el artículo II con exclusión del artículo III. Como los Estados Unidos señalaron en sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 179 del Grupo Especial, esta modalidad de argumentación se basa en la premisa falsa de que el artículo II (y la Lista de un Miembro) "permite" desviaciones de otras obligaciones en el marco del Acuerdo sobre la OMC, y esencialmente priva de sentido al artículo III.

475. La posición de los Estados Unidos sobre estas cuestiones se examina, entre otros lugares, en su Primera comunicación escrita, y en sus respuestas a las preguntas 37 y 187 del Grupo Especial.

**235. (Reclamantes) ¿Están ustedes de acuerdo con el argumento de China de que la alegación de los reclamantes contra las medidas impugnadas debe ser que China ha trazado la delimitación entre partes y artículos completos en el lugar equivocado y no si China puede clasificar expediciones múltiples de partes y componentes en función de su montaje común?**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

476. Como exponen detalladamente en todas sus comunicaciones, las Comunidades Europeas opinan que las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994.

477. En cuanto a su alegación subsidiaria en virtud del artículo II del GATT de 1994, las Comunidades Europeas han demostrado que las medidas impugnadas, y en particular los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125, prescriben la clasificación de partes de automóviles como vehículos completos en flagrante violación de sus aranceles. Ello se agrava aún más por la aplicación de estos criterios conforme a la teoría de las "expediciones múltiples" por parte de China, que carece de fundamento en derecho y da lugar a una clasificación arancelaria arbitraria.

478. El argumento de China citado en esta pregunta no es sino un intento de difuminar las cuestiones que están sometidas al Grupo Especial para poder apartar la atención de las alegaciones principales de los reclamantes.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

479. No, los Estados Unidos no están de acuerdo.

480. En el caso de que se constatará que las medidas de China imponen derechos de aduana propiamente dichos en lugar de cargas interiores, los derechos de China serían incompatibles con sus obligaciones en virtud de su lista de compromisos arancelarios porque China impone un derecho del 25 por ciento a expediciones a granel de partes de automóviles. Como han explicado los Estados Unidos, no se plantea una cuestión de "delimitación" conforme al Convenio del SA cuando una parte de automóvil o un conjunto o subconjunto de automóvil tiene su propia partida arancelaria. En esos casos, como lo exige una simple lectura de la Lista de compromisos arancelarios de China en el marco de la OMC (y lo confirma la RGI 1 del Convenio del SA) se debe utilizar la partida. La cuestión de la delimitación planteada por China -es decir, entre vehículos incompletos que poseen o no poseen las características esenciales de un vehículo completo- únicamente se aplica a vehículos incompletos o a tales vehículos incompletos que se presenten desmontados o sin montar todavía. Las expediciones a granel de partes para la fabricación, sin embargo, no son "vehículos incompletos que se presenten desmontados o sin montar todavía".

481. Dicho de otro modo, China sólo llega a la cuestión de "delimitación" creando un artículo ficticio consistente en expediciones a granel de partes de automóviles procedentes de diferentes fuentes, por diferentes importadores, en momentos diferentes, y en cantidades diferentes. Además, debido a las realidades de la producción automovilística, no se puede determinar qué partes se utilizarán realmente en ningún vehículo concreto hasta que se haya fabricado realmente el vehículo. Tales medidas son incompatibles con las obligaciones de China en el marco de la OMC porque China -en lugar de basar sus cargas (sean cargas interiores o derechos de aduana) en el artículo que efectivamente se importa- de hecho basa la cuantía de sus cargas en el artículo que se fabrica dentro de China.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

482. No. Como se examina en respuesta a las preguntas 180 y 181, China no impone derechos de aduana propiamente dichos a productos "al ser importados". Antes bien, China dice que puede clasificar "expediciones múltiples" juntas a los efectos de imponer derechos más elevados. Como demostró el Canadá en respuesta a la pregunta 210 y en la sección II.D de su Segunda comunicación escrita, China no cuenta con apoyo en el derecho o en la práctica para esta posición.

483. Es cierto, no obstante, que el Canadá *también* formula objeciones acerca del punto en el que China ha "trazado la delimitación", incluso suponiendo que todas las partes en cuestión lleguen juntas a la frontera en una expedición. Véase la respuesta del Canadá a las preguntas 209 y 231 b).

**236. (Reclamantes) ¿Están los reclamantes de acuerdo con China en que la cuestión específica planteada en la presente diferencia en relación con la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples es el sentido del término "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a)?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

484. En la medida en que la RGI 2 a) sea pertinente en absoluto a la diferencia en las presentes actuaciones del Grupo Especial, existen dos elementos generales de la RGI 2 a) acerca de los cuales las Comunidades Europeas discrepan totalmente de China: la interpretación de las nociones "características esenciales" y "éste presente" ("*as presented*"). Los argumentos de las Comunidades Europeas en relación con la RGI 2 a) se han expuesto con detalle en los párrafos 92 a 132 de su Segunda comunicación escrita.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

485. No, los Estados Unidos no están de acuerdo. Aunque la frase "éste presente" ("*as presented*") o "se presente" ("presented"), como se emplea en la RGI 2 a), es pertinente -el texto ayuda a confirmar que la interpretación de China es insostenible-, el sentido corriente de "éste presente" ("*as presented*") no es la única consideración. Antes bien, el término "éste presente" ("*as presented*") ha de considerarse en el contexto del resto de la RGI 2 a) y de todo el Convenio del SA, y a la luz del objeto y propósito de ese acuerdo internacional.

486. Además, al evaluar el argumento de China, es importante definir con precisión lo que se entiende por "expedición múltiple". Si China se refiere a su hipótesis de un juego CKD fraccionado en dos cajas distintas, de manera que cada caja contiene múltiples partes de un solo vehículo desmontado, en ese caso la cuestión es bastante estrecha, y es muy probable que esa cuestión gire en torno del sentido preciso de "éste presente" ("*as presented*").

487. Ahora bien, como han explicado los Estados Unidos, las medidas de China van mucho más allá del ejemplo de China de un juego CKD fraccionado. Antes bien, las medidas de China crean combinaciones ficticias de importaciones separadas de partes a granel para la fabricación, y aplican cargas aumentadas a esas partes si se utilizan, y únicamente si se utilizan, en la fabricación dentro de China de un vehículo que excede de los umbrales de contenido extranjero impuesto por China. Si es eso lo que China da a entender por "expediciones múltiples", en ese caso entran en juego muchas más cosas que la definición de "éste presente" ("*as presented*").

488. El texto específico de la RGI 2 a) es el siguiente:

"Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía".<sup>110</sup>

En el ejemplo que pone China de un juego CKD importado en una sola caja, el escenario fáctico está comprendido en el ámbito de la Regla 2 a) (aunque pueden o no pueden cumplirse todas las condiciones específicas, como la de que sólo se permite el "montaje") porque el juego contendría todas las partes utilizadas en el montaje de un solo artículo.

---

<sup>110</sup> China - Prueba documental 15.

489. No obstante, en el escenario realmente abarcado por las medidas de China - que incluye expediciones a granel de partes destinadas a la fabricación y a otros fines -no existe de hecho la importación de un artículo desmontado o sin montar todavía. Ese artículo -el "juego" ficticio creado artificialmente por las medidas de China- no existe realmente hasta que todas las diversas partes procedentes de fuentes diferentes ya han sido utilizadas realmente en la cadena de montaje para crear un vehículo completo. Así pues, en el escenario que entraña la importación de partes a granel de fuentes diferentes, el texto de la RGI 2 a) no encaja -con independencia del sentido exacto de "éste presente" ("*as presented*")).

490. Expresado de otra manera, China interpretaría que la RGI 2 a) no abarca "artículos" desmontados, sino que abarca partes utilizadas en el montaje de artículos. Así pues, China interpretaría que el sentido de la segunda oración es: "[Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada] alcanzará también a las partes de un artículo utilizadas después de la importación para producir ese artículo completo o terminado (o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes), cuando se presente en juegos o en expediciones a granel distintas". Pero esa es una regla muy diferente de la RGI 2 a) real, y no hay forma de que el texto real de la RGI 2 a) se pueda interpretar así.

491. Además, de conformidad con los principios de interpretación recogidos en el párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena, el argumento de China debe evaluarse no con arreglo al texto de la RGI 2 a) aislado, sino teniendo en cuenta también las demás RGI, el Convenio del SA -con inclusión de las partidas específicas para partes, conjuntos y subconjuntos de automóviles- y el objeto y propósito del Convenio del SA. Como han explicado los Estados Unidos, la interpretación de la RGI 2 a) por parte de China es insostenible por una serie de razones, entre ellas que no encaja con la prescripción de la RGI 1 de utilizar las partidas consignadas en el SA, y el hecho de que la interpretación de la RGI 2 a) por parte de China es totalmente incompatible con el objeto y propósito del Convenio del SA de promover la uniformidad y coherencia de las estadísticas de importación, exportación y producción.

492. Por estas razones, el argumento de China sobre la clasificación conforme al Convenio del SA de "expediciones múltiples" entraña un examen de muchas más cosas además del sentido de "éste presente" ("*as presented*") con arreglo a la RGI 2 a).

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

493. No. Como se expone en cierto número de preguntas *supra*, y en la sección II en general de la Segunda comunicación escrita del Canadá, la cuestión en la presente diferencia es si las medidas de China violan o no el artículo III del GATT y el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*, y si China puede o no defender esa violación basándose en que las medidas imponen derechos de aduana propiamente dichos en el sentido de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT. En el contexto de la interpretación de la Lista de un Miembro conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo II, como señala el Canadá en el párrafo 2 de su Segunda comunicación escrita y en respuesta a la pregunta 187, el Sistema Armonizado ha de tenerse en cuenta como contexto para determinar las concesiones en el momento en que se negociaron, no para una nueva clasificación en fecha posterior como pretende hacer China ahora. No obstante, esa interpretación exige un examen del Sistema Armonizado en su conjunto, empezando por la RGI 1 y la Nota explicativa de la partida 87.06.

**237. (Reclamantes) ¿Están los reclamantes de acuerdo con China en que los importadores no tienen necesariamente derecho a obtener un tipo inferior de derecho por el mero hecho de**

**reestructurar sus importaciones de partes y componentes, o de documentar dichas importaciones como expediciones "distintas"? Sírvanse dar explicaciones.**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

494. China no ha presentado ninguna prueba de que los importadores traten siquiera de reestructurar sus importaciones para poder aprovecharse de un tipo de derecho inferior. No obstante, aunque existieran tales pruebas, el Órgano de Apelación ha declarado que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera". (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246). En ausencia de condiciones en los aranceles aplicables, los importadores tienen derecho a estructurar sus importaciones con arreglo a sus preferencias y a las prioridades de sus plantas de fabricación. Incluso en la situación hipotética en que un producto verdaderamente se fraccione en expediciones distintas con el solo propósito de obtener un tipo de derecho inferior, la clasificación del producto a los efectos del artículo II del GATT de 1994 debe efectuarse de conformidad con las "características objetivas" del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

495. Los Estados Unidos mantienen la posición de que la clasificación se rige por la condición de las mercancías al ser importadas. En consecuencia, un importador no tiene derecho a falsear la condición de las mercancías al ser importadas con objeto de obtener un tipo de derecho inferior. China presenta dos hipótesis en las que cree que los importadores no tienen derecho a obtener los tipos inferiores de derechos para partes de automóviles en vez de pagar el tipo superior de derecho para vehículos automóviles completos.

496. La primera hipótesis entraña la "reestructuración" de las importaciones de partes y componentes. No está muy clara la forma en que se reestructuran las transacciones en el contexto de esta hipótesis. No obstante, el contexto presunto es que las partes que antes se importaban juntas en la misma expedición ahora se envían en expediciones múltiples en múltiples fechas a múltiples puertos. Suponiendo solamente que ninguna de las partes posea las características esenciales de un vehículo automóvil completo, un importador tendría derecho a obtener el tipo de derecho aplicable a las partes (y no a vehículos automóviles completos) cuando las partes se importan por separado. Sírvanse consultar la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 216 c) del Grupo Especial.

497. En su réplica a la respuesta de China a la pregunta 134 del Grupo Especial, los Estados Unidos explicaron que fabricar una relación entre importaciones múltiples de partes y componentes con la finalidad de fijar los derechos que se aplican al artículo completo es inadmisibles a efectos de clasificación conforme a la RGI 2 a). En este contexto, la identidad de la mercancía que se importa debe poder demostrarse por la mercancía en la condición "que ésta presente" para su importación en el territorio aduanero, o sea, en el momento de la importación. Las importaciones separadas de otras partes y componentes con los que se monte la mercancía en el mercado interior del país importador no pueden considerarse en la clasificación de la mercancía porque no existe un montaje de ésta y las demás partes y componentes en el momento en que se importa la mercancía. Las actividades que sucedan después de que las mercancías importadas hayan entrado en el territorio aduanero del país no constituyen una base para la clasificación con arreglo al Sistema Armonizado.

498. La segunda hipótesis entraña la presentación por el importador de documentación en la que se alega que las partes importadas juntas son "expediciones distintas". El contenido de la documentación no convierte esa colección de partes en importaciones múltiples. Como se señala *supra*, un

importador no tiene derecho a falsear la condición de las mercancías al ser importadas con objeto de obtener un tipo de derecho inferior. Por estas razones, los Estados Unidos discrepan del párrafo 40 de la comunicación de réplica de China en la que afirma que "evadir el límite entre partes y artículos completos conforme a la RGI 2 a) sería una simple cuestión de documentación" si no se aceptan las opiniones de China.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

499. No existen pruebas de que ninguna compañía intente o haya jamás intentado obtener un tipo de derecho inferior por el mero hecho de documentar sus importaciones como expediciones "distintas". Como se expone en respuesta a la pregunta 224, *supra*, las autoridades aduaneras determinan la debida clasificación de las mercancías en función de su estado cuando llegan a la frontera, lo que incluye la declaración (pero no se limita a ella). Como analizó el Canadá en respuesta a la pregunta 229, incluso en el caso en que la teoría de "elusión arancelaria" de China estuviera respaldada por pruebas, las medidas impugnadas imponen cargas interiores que habría que justificar con arreglo al apartado d) del artículo XX del GATT que se han adoptado para aplicar derechos de aduana.

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 237**

500. En respuesta a la pregunta de si un importador podría presentar documentación aduanera por separado para partes y componentes que poseen las características esenciales del artículo completo, y obtener así un resultado diferente en materia clasificatoria y arancelaria, los Estados Unidos responden que "el contenido de la documentación no convierte esa colección de partes en importaciones múltiples".<sup>111</sup> Los Estados Unidos declaran asimismo que "un importador no tiene derecho a falsear la condición de las mercancías al ser importadas con objeto de obtener un tipo de derecho inferior".<sup>112</sup> Los Estados Unidos no explican cómo se desprenden esas conclusiones de su interpretación del término "éste presente" ("*as presented*"). Estas afirmaciones de los Estados Unidos tal vez reflejan su regla de "el mismo buque, el mismo día", enunciada en 19 C.F.R. 141.51. Es decir, las declaraciones estadounidenses pueden ser reflejo de su interpretación de que la manera en que un importador documenta un grupo de partes y componentes no hace al caso, siempre que lleguen en el mismo buque el mismo día. No obstante, como se analiza en relación con la pregunta 221 *supra*, los Estados Unidos no han explicado por qué ese resultado es el prescrito por su interpretación del término "éste presente" ("*as presented*") o por la reglas del Sistema Armonizado.

**238. Los Estados Unidos sostienen que si China tuviera razón al argumentar que la RGI 2 a) prevé la clasificación de partes de automóviles a granel utilizadas en fabricación como el producto completo fabricado, y que la aplicación de la RGI es obligatoria, la obligación de clasificar partes de esta manera sería aplicable a todas y cada una de las Partes en el Convenio.**

**a) (China) Sírvanse formular observaciones sobre la opinión de los Estados Unidos.**

#### **Respuesta de China**

501. Esto es erróneo. La OMA declaró en respuesta a la primera serie de preguntas del Grupo Especial que el Comité del SA no ha adoptado una interpretación específica del término "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a). Como señala la OMA, el Sistema Armonizado "no dice

---

<sup>111</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 106.

<sup>112</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 106.

nada sobre este punto".<sup>113</sup> El posible margen de aplicación de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes está incorporado en el término "éste presente" ("*as presented*"). En ausencia de una interpretación específica de este término por la OMA, existe necesariamente cierto margen de discreción entre los miembros de la OMA al decidir aplicar o no la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y componentes, con inclusión de expediciones múltiples de lo que los Estados Unidos califican como "partes de automóviles a granel", y cómo aplicarla. Esta conclusión está respaldada por la Decisión del Comité del SA en China - Prueba documental 29, que declara que la aplicación de la RGI 2 a) a "mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" es un asunto "que debe resolver cada país de acuerdo con sus reglamentos nacionales".

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 238 a)**

502. Las Comunidades Europeas han argumentado detalladamente que la 'teoría de las expediciones múltiples' que presenta China va en contra de los propios principios fundamentales del Sistema Armonizado. A este respecto, nos remitimos en particular a los párrafos 100 a 111 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 238 a)**

503. La interpretación por parte de China del Sistema Armonizado y de la supuesta "decisión" adoptada por el Comité del SA está limitada por los propios términos del mismo Convenio del Sistema Armonizado. Aunque la Secretaría de la OMA tiene razón al señalar que el Comité del SA no ha adoptado una interpretación específica del término "éste presente" ("*as presented*") en la RGI 2 a), ello no otorga a una Parte contratante el derecho de elaborar una interpretación que es incompatible con el objeto y propósito del Convenio, y que contraviene sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio de aplicar la RGI 1 y los términos de las partidas y las correspondientes Notas de Sección y de Capítulo.

504. La interpretación de la RGI 2 a) por China excede de la discreción de que goza una Parte contratante para interpretar las RGI, ya que elimina del examen varias partidas del Sistema Armonizado, como las partidas 87.06 y 87.07, que se ocupan de subconjuntos, así como partidas específicas que designan mercancías concretas, como las partidas 84.07 y 84.08. Esta opinión está respaldada por la respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 6 formulada por el Grupo Especial, que en su parte pertinente declara que: "una partida que prevea específicamente una colección de partes no ensambladas o un artículo incompleto tendría prelación por la aplicación de la Regla 1 porque la Regla 2 no sería aplicable (es decir, porque ... son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas). ... ejemplos de tales situaciones son las partidas 87.06 y 87.07". Para un análisis más extenso de la discreción de que goza una Parte contratante en virtud del Convenio del Sistema Armonizado, remitimos al Grupo Especial a las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 209, 210, y 224 del Grupo Especial.

**b) (China) ¿Podría China presentar alguna prueba de que alguna otra Parte en el Convenio haya adoptado medidas comparables con las medidas de China en litigio en el presente asunto? Tengan la bondad de no repetir los casos aduaneros concretos que China ha citado por ser comparables con sus propias medidas en sus comunicaciones escritas y sus respuestas al Grupo Especial hasta ahora.**

---

<sup>113</sup> Respuesta de la OMA, párrafo 1.

## **Respuesta de China**

505. Aparte de las decisiones, reglamentaciones, y prácticas aduaneras a las que ya se ha referido en sus comunicaciones, a China no le consta ninguna medida que haya adoptado otra Parte en el Convenio del Sistema Armonizado que sea directamente comparable con las medidas en litigio en la presente diferencia. A este respecto, cabe señalar dos puntos de importancia.

506. En primer lugar, como ya ha explicado China, la necesidad de este tipo de medida sólo se plantea cuando 1) existe una diferencia importante en los tipos de derechos entre un artículo y las partes de ese artículo; y 2) el artículo en cuestión es susceptible de montaje según los parámetros enunciados en la RGI 2 a). China no considera que se trate de una circunstancia habitual. Esta conclusión cuenta con el respaldo de la respuesta de la OMA a la primera serie de preguntas del Grupo Especial, en la que observaba que el Capítulo 87 del Sistema Armonizado plantea "problemas de clasificación excepcionales" por su compleja variedad de disposiciones relacionadas con vehículos automóviles y partes y componentes de vehículos automóviles.<sup>114</sup> Vista desde ese ángulo, la necesidad de una medida de este tipo se plantearía principalmente cuando un país mantiene una diferencia importante de los tipos de derechos entre vehículos automóviles y partes y componentes de vehículos automóviles.

507. En segundo lugar, es importante señalar que existen 124 Partes contratantes del Convenio del Sistema Armonizado, que representan a más de 200 países y uniones aduaneras. China no puede realizar un examen completo de todas las leyes y reglamentos nacionales de esos países que son comparables con las medidas en litigio en la presente diferencia. Además de la escala que supondría un ejercicio de esa índole, las leyes y decisiones aduaneras nacionales de muchos países no resultan fáciles de consultar a efectos de investigación (incluso si se pudiera superar la barrera que supone el hecho de que figuren en muchos idiomas distintos). China señala al respecto que pudo encontrar una determinación aduanera canadiense muy reciente -la determinación de la CBSA sobre muebles que figura en China - Prueba documental 15- que considera directamente comparable con las medidas en litigio en la presente diferencia. El Canadá es un país desarrollado que cuenta con un sistema muy avanzado para poder consultar las leyes y reglamentos aduaneros en Internet. Es perfectamente posible que existan otros países que hayan adoptado medidas similares para hacer frente al mismo problema básico de la relación arancelaria entre artículos completos y partes de esos artículos, en el caso de una diferencia importante en los tipos de derechos.

## **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 238 b)**

508. Las Comunidades Europeas señalan que China no puede presentar ninguna prueba de medidas comparables en otros países, igual que no pudo indicar ninguna prueba de medidas comparables en China aplicadas a otros sectores (véase la respuesta de China a la pregunta 57 del Grupo Especial). No es de extrañar habida cuenta de la posición sin precedentes que China mantiene en materia de clasificación aduanera. Por lo tanto, la conclusión necesaria ha de ser que China reconoce que no puede presentar prueba alguna de práctica aduanera internacional que pueda sustentar su posición.

509. Cabe también señalar que China confunde una vez más la interpretación de una regla general con las consecuencias fiscales de una diferencia arancelaria entre partes y productos completos. Una regla no puede aplicarse de manera diferente sólo porque su aplicación pueda tener consecuencias más importantes.

---

<sup>114</sup> Respuesta de la OMA, párrafo 3.



**Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 238 b)**

510. China trata de justificar su medida sobre la base de lo que la Secretaría de la OMA calificó de "problemas de clasificación excepcionales" en la estructura del Capítulo 87 de la nomenclatura. Se trata de un *non sequitur*. Esos "problemas de clasificación excepcionales" se refieren a la clasificación de determinados conjuntos -al ser presentados en la frontera- y no a la clasificación de expediciones a granel de partes para la fabricación. De hecho, la clasificación de dichas partes es una cuestión sencilla -un radiador está comprendido en la partida de radiadores, un freno está comprendido en la partida de frenos, y así sucesivamente.

c) **(China) De no ser así, ¿opina China que cada Parte en el Convenio (y la propia China en relación con todas las mercancías excepto las partes de automóviles) está actuando de manera incompatible con sus obligaciones en el marco del Convenio al aplicar la RGI 2 a)?**

**Respuesta de China**

511. No. Véase la respuesta de China a la pregunta 238 a) *supra*.

**239. (China) En relación con la posición de China de que las medidas en litigio son medidas en frontera, ¿tendría China la bondad de responder a la siguiente pregunta?:**

a) **En el Arancel de China, ¿existen condiciones impuestas a la importación de automóviles o sus partes?**

**Respuesta de China**

512. No. Como China explicó en respuesta a las preguntas 27 y 54 del Grupo Especial, China no estaba obligada a consignar ninguna condición en su Lista de concesiones para poder interpretarla y aplicarla de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado.

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 239 a)**

513. Habida cuenta de las comunicaciones anteriores, es evidente que las Comunidades Europeas discrepan de China. No obstante, cabe señalar que aunque China hubiera incluido en su arancel las condiciones generales que constituyen su defensa en el presente asunto, tales condiciones seguirían violando el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994 de conformidad con la jurisprudencia del Órgano de Apelación en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafos 211-223, y el artículo 3 del *Acuerdo SMC*.

b) **En el momento de la adhesión de China a la OMC, ¿hubo algún entendimiento entre los Miembros negociadores de que hubiera alguna condición impuesta a esa parte de la Lista?**

**Respuesta de China**

514. No.

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 239 b)**

515. No hubo tal entendimiento entre los Miembros negociadores en el momento de la adhesión de China a la OMC.

**c) Cuando una expedición de partes y componentes de vehículos completos se presenta a las autoridades aduaneras de China, ¿qué hacen éstas si no se presenta una licencia automática para esa importación?**

**Respuesta de China**

516. Si las partes de automóviles importadas están sujetas a una obligación de licencia automática de importación, la aduana no aceptará la declaración de importación si no va acompañada de la licencia de importación. Es muy poco habitual que se presenten importaciones sin una licencia automática de importación, porque 1) el importador puede obtener la licencia automática de importación prácticamente sin ninguna carga ni retraso administrativos; y 2) el importador tendría que pagar derechos de almacenaje para guardar las mercancías en el lugar de entrada mientras obtuviera la licencia de importación necesaria.

**Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 239 c)**

517. Antes de que se conceda la licencia "automática" de importación presuntamente "prácticamente sin ninguna carga ni retraso administrativos", el fabricante de automóviles está obligado a efectuar la autoverificación prevista en el artículo 7 del Decreto N° 125 y el artículo 6 del Aviso N° 4. Si la conclusión de la autoverificación es que el modelo lleva suficiente contenido local, el fabricante está obligado a presentar también el informe del examen por la aduana.

518. La respuesta de China deja claro que la licencia de importación dista de ser automática ya que el fabricante está obligado a someterse a procedimientos engorrosos y prolongados antes de que se conceda la licencia.

519. Nos remitimos también a las observaciones formuladas *supra* sobre la respuesta de China a la pregunta 173 a).

**Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 239 c)**

520. En su respuesta a la parte c) de esta pregunta, China afirma que un importador "puede obtener la licencia automática de importación prácticamente sin ninguna carga ni retraso administrativos". Al contrario, conforme al artículo 7 del Decreto N° 125, un importador debe completar la autoevaluación antes de obtener una licencia de importación. Para completar la autoevaluación, el fabricante debe 1) catalogar todas las partes de *cada modelo* que fabrica, 2) determinar si, con arreglo a las medidas, las partes son extranjeras o nacionales, y 3) calcular los umbrales de cada sistema de montaje y el porcentaje global del precio de las partes importadas en el modelo. La determinación de la fuente de las partes se hace extensiva a proveedores secundarios y puede entrañar un análisis de si las partes han sido sometidas a "elaboración sustancial" en China en el sentido del artículo 24 del Decreto N° 125 y el artículo 18 de la Aviso N° 4. Luego vienen las prescripciones de presentación de documentos del artículo 9 del Decreto N° 125, en caso de ser necesario presentarlos. Difícilmente pueden calificarse estas exigencias como "prácticamente sin ninguna carga ni retraso administrativos".

**240. (Canadá) En cuanto a la decisión de la CBSA sobre importaciones de muebles sin montar todavía,**

**a) Sírvanse ampliar detalles sobre las razones por las que esa decisión debería distinguirse de las medidas en litigio porque un producto fue "comprado a nivel minorista".**

### **Respuesta del Canadá**

521. El Canadá hace hincapié en que el Memorando no es objeto de la presente diferencia. Así pues, el Memorando es pertinente únicamente a efectos de determinar si existe una práctica común y coherente aceptada por los Miembros de la OMC en relación con la interpretación de las Listas de los Miembros. Acerca de ese punto, como ya hizo en su respuesta a la pregunta 116, el Canadá hace hincapié en que China no ha presentado ningún otro ejemplo de esa índole en la práctica de los Miembros de la OMC que sea siquiera similar al Memorando.

522. En cualquier caso, el Canadá ha demostrado que el memorando se aplica únicamente en los casos en que muebles terminados se compran a nivel minorista pero son expedidos por separado para que se les clasifique como partes. Esto es análogo a la práctica de permitir a los importadores que clasifiquen como un producto expediciones fraccionadas de un solo producto (véase la respuesta a la pregunta 224, *supra*). No es análogo a las medidas impugnadas. Además, el Memorando, a diferencia de las medidas impugnadas, no obliga a los importadores a declarar partes como un producto acabado para poder obtener una licencia de importación. Por último, las Aduanas canadienses gozan de discreción para investigar o no casos concretos en los que sospechen que se están importando muebles completos, mientras que, conforme a las medidas impugnadas, se *presume* que todas las partes que superen los umbrales previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125 evaden los derechos correspondientes a partes de automóviles.

**b) Como continuación a la respuesta del Canadá a la pregunta 124 del Grupo Especial y como ha señalado China en el párrafo 59 de su Segunda comunicación escrita, ¿podría el Canadá ampliar detalles acerca de lo que se entiende por "pruebas en contrario obtenidas por los aduaneros canadienses" y de los documentos que los funcionarios de aduanas canadienses examinaron?;**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

523. Basándose en los datos históricos sobre el cumplimiento, las autoridades aduaneras canadienses han comprobado que la abrumadora mayoría de los importadores son honrados y cumplen todas las prescripciones de importación, lo que incluiría a los importadores especificados en el Memorando. En consecuencia, la documentación y la clasificación presentadas por el importador en el momento de la importación se aceptan literalmente.

524. No obstante, el Canadá efectúa auditorías periódicas de verificación del cumplimiento por los importadores. En esas auditorías se examina si los importadores han declarado debidamente el origen, el valor y la clasificación de las mercancías importadas. Los funcionarios de aduanas examinan documentos como las carpetas de órdenes de compra, contratos de venta, órdenes de confirmación, acuerdos de compra y correspondencia. Si en el curso de una de esas auditorías de un minorista de muebles un funcionario de aduanas determina que ha de aplicarse el memorando, el minorista efectúa una enmienda de los documentos de importación iniciales que incluiría una modificación de la clasificación arancelaria.

**c) El Canadá menciona que los funcionarios de aduanas canadienses no están obligados a clasificar las partes de muebles como muebles terminados, sino que gozan de la discreción de determinar si una clasificación de esa índole está justificada. Sírvanse ampliar detalles sobre esta declaración. Igualmente, tengan la bondad de formular declaraciones acerca de si el hecho de que se otorgue dicha discreción a los funcionarios de aduanas es pertinente para distinguir esta decisión de las medidas de China y, de ser así, de qué forma.**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

525. Las medidas de China dan por sentado que, en el momento en que los umbrales de volumen o de precio de partes importadas establecidos en esas medidas se rebasen, las partes importadas se deben clasificar como vehículos completos. Esto se basa en la hipótesis de que en cualquier momento en que se importen tales partes, y sea quien fuere el importador, el propósito es "eludir" los aranceles. Además, los fabricantes de vehículos están obligados a denominar las partes "vehículos considerados completos" para obtener una licencia de importación. Las autoridades aduaneras de China no gozan de discreción para considerar la realidad comercial (examinada en respuesta a la pregunta 176) de que la mayoría de las partes habría sido importada por terceros independientes para sus propios fines comerciales -es decir, las autoridades aduaneras no gozan de discreción para aplicar las medidas impugnadas únicamente a los fines para los que China afirma que son necesarias- prevenir la "elusión" arancelaria (véase en la respuesta a la pregunta 229 un análisis más general de la pertinencia de este concepto).

526. En cambio, la práctica canadiense en materia de clasificación de muebles está dirigida a la situación distinta que se plantea cuando un minorista compra un mueble (no partes para el mueble) pero éste se expide por separado como partes. En el momento de la importación, los funcionarios de aduanas no suelen comprobar si las partes de muebles importadas se clasifican como muebles terminados. La verificación, de haberla, suele efectuarse más tarde, como se señala en respuesta al párrafo b) *supra*, como parte de una auditoría periódica de verificación del cumplimiento. Además, no existe la obligación de que los importadores mantengan una pista de auditoría de las partes e informen al respecto a las autoridades canadienses, como exigen las medidas impugnadas, ni un sistema que prescriba una determinación previa del destino de las partes de muebles importadas, como lo prevén las medidas impugnadas en el caso de las partes de automóviles.

527. Un ejemplo ilustra la importancia que reviste la discreción. Supongamos que se da una situación en la que un minorista de muebles importa 100 tableros de mesa y 400 patas de mesa del mismo exportador, y esas expediciones tienen lugar por separado pero próximas en el tiempo. Con arreglo a esos hechos, podría parecer que el importador ha comprado 100 mesas al exportador y sería aplicable el Memorando. Sin embargo, cuando un funcionario de aduanas examine la documentación se podría confirmar que los tableros fueron adquiridos y facturados por separado de las patas y que éstas eran de un estilo diferente al del tablero. El funcionario de aduanas tendría en ese caso la discreción, según la práctica canadiense, de formular una determinación de que el Memorando no era aplicable y clasificar las mercancías como partes. Este aspecto del Memorando es uno de los muchos elementos que distinguen la práctica canadiense de las medidas impugnadas. Igualmente, los importadores tienen derecho a recurrir la decisión ante el Tribunal de Comercio Internacional del Canadá ("CITT").

**d) ¿Opina el Canadá, como sostiene China en el párrafo 61 de su Segunda comunicación escrita, que, si la documentación adjunta (u otras "pruebas") respaldan la conclusión de que [una] expedición de partes y componentes forma parte de una serie de expediciones conexas, es procedente clasificar esa expedición como el artículo completo de conformidad con la RGI 2 a)?**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

528. El Canadá no está de acuerdo con China. La "documentación" no es sino un elemento de la evaluación de las características objetivas del producto. Así lo aclara la OMA en la respuesta 1 a las preguntas formuladas por el Grupo Especial en *CE - Trozos de pollo*, en la que declaró que "[e]l carácter fundamental de un producto puede determinarse de varias formas. La más obvia es la inspección visual del producto ... . También puede hacerse referencia a los documentos que lo

acompañan". El empleo de documentación en el Memorando se basa en la presunción de honradez de los importadores que han declarado voluntariamente que están encargando muebles completos. Ello contrasta con la *presunta* falta de honradez de los importadores con arreglo a las medidas impugnadas, que no están encargando realmente vehículos completos pero deben declararlo así en la documentación, pues de lo contrario se les priva de obtener la licencia de importación necesaria para importar las partes.

529. Además, el Canadá ha explicado su posición sobre la teoría de China de la clasificación de "expediciones múltiples", por ejemplo, en respuesta a la pregunta 237 *supra*. La práctica canadiense de clasificación de muebles en el Memorando, que no es objeto de impugnación en la presente diferencia, y que como se acaba de analizar es muy distinta de las medidas impugnadas, no establece una práctica ulteriormente seguida para la regla general que China sostiene en el párrafo 61 de su Segunda comunicación escrita.

**e) ¿Mantiene el Canadá la posición de que el criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a) debe basarse únicamente en las características objetivas de la mercancía y en la información facilitada por el importador respecto de esa mercancía? De ser así, ¿cabría entender que las autoridades aduaneras del Canadá tienen en cuenta otras expediciones con las que se pueda incorporar posteriormente el producto, como argumenta China en el párrafo 60 de su Segunda comunicación escrita?**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

530. La posición del Canadá es que, de conformidad con la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, los derechos de aduana propiamente dichos únicamente pueden imponerse a los productos "al ser importados". En respuesta a la pregunta 187, el Canadá ha presentado su posición sobre la pertinencia de la RGI 2 a) a la presente diferencia, y en respuesta a la pregunta 210 ha analizado el grado limitado en que ha de interpretarse el sentido de la RGI 2 a) a los efectos de la presente diferencia. En cuanto al Memorando, véase la respuesta a los párrafos a) y c), *supra*.

**241. (Canadá) La decisión de la CBSA en China - Prueba documental 17 sobre la clasificación arancelaria de coches desmontados declara en el párrafo 3 que "[c]abe señalar que la clasificación arancelaria del tercer tipo de juego se basa en la decisión dictada el 11 de junio de 1990 por el Tribunal de Comercio Internacional del Canadá en el Recurso AP-89-228".**

**a) En vista de esta declaración y dado que las partidas arancelarias que eran objeto de esa decisión son las mismas que las del presente asunto, ¿tendría el Canadá la bondad de ampliar detalles sobre la forma en que debería distinguirse la decisión de la CBSA en China - Prueba documental 17 de las medidas en litigio en cuanto afectan a la clasificación arancelaria de juegos de piezas CKD o SKD?**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

531. El Canadá no pretende distinguir el memorando en China - Prueba documental 17 de la clasificación arancelaria en general, aunque como señaló en respuesta a la pregunta 60, ese memorando se refiere a un tipo de producto diferente del que está en litigio en el presente asunto. Como ya ha señalado en repetidas ocasiones (la más reciente en el párrafo 17 de su segunda declaración oral), el Canadá siempre ha aceptado que las partes que poseen las características esenciales de un vehículo terminado pueden clasificarse como tales, siempre que estén contenidas en una sola expedición.

532. El Canadá sostiene que debería efectuarse una evaluación de lo que un juego contiene exactamente (lo que ocurre en China - Prueba documental 17) en lugar de una suposición de que lo que se designa como juego CKD o SKD posee las características esenciales de un vehículo completo. Por ejemplo, como se pone de relieve en la decisión del CITT examinada en el párrafo b), *infra*, es muy posible que un "juego" se pudiera clasificar debidamente como una carrocería y partes y no como un vehículo completo. Y, por supuesto, el Canadá repite que, aunque un juego CKD o SKD contenga partes con las características esenciales de un vehículo completo, China tiene la obligación en virtud del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo de no imponer más del 10 por ciento.

**b) Sírvanse explicar la pertinencia y/o importancia de "la decisión dictada el 11 de junio de 1990 por el Tribunal de Comercio Internacional del Canadá en el Recurso AP-89-228" en relación con las decisiones sobre clasificación arancelaria que han de adoptar las autoridades aduaneras canadienses acerca del tercer tipo de juegos mencionado en esa decisión. Sírvanse también presentar copia de la decisión.**

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

533. Esa decisión guardaba relación con una determinación acerca de si un juego de montaje de una reproducción de Mercedes (que incluía la mayoría de las partes, pero sin el grupo motopropulsor, la suspensión y el motor) reunía las condiciones para la exención de derechos atendiendo a que se trataba bien de un vehículo automóvil fabricado hace más de 25 años o de partes que se iban a utilizar en tal vehículo.<sup>115</sup> El CITT concluyó que aunque el juego era una reproducción de un Mercedes más antiguo, las partes estaban concebidas para su montaje en un grupo motopropulsor, suspensión y motor de menos de 15 años, y que en consecuencia no reunían dichas condiciones. El CITT también estimó que era aplicable la RGI 2 a) en el sentido de que las partes poseían las características esenciales de una carrocería de vehículo, y que en consecuencia el juego estaba clasificado correctamente como una carrocería (8707.10.90) y partes (8708.70.90, 8708.92.90, 8708.94.90 y 8708.99.99).

**c) ¿Es esa decisión vinculante para las autoridades aduaneras canadienses?**

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

534. En este caso, como en la mayoría de los recursos al CITT, el recurso se basó en la transacción (es decir, se basó en una importación concreta) y la decisión se aplicaba únicamente a las mercancías objeto del recurso (y no a todas las mercancías similares importadas por todos los importadores). La CBSA dio aplicación seguidamente a la decisión concreta mediante una redeterminación de la clasificación arancelaria de las mercancías concretas objeto del recurso.

535. No obstante, aunque una decisión del CITT es vinculante sólo respecto de las mercancías que sean objeto del examen, la CBSA aplica la constatación del CITT a mercancías similares como política general. Esto explica la referencia en China - Prueba documental 17 a la decisión del CITT, que refleja la política de la CBSA de denegar en general a los juegos desmontados de reproducciones la concesión de la exención de derechos otorgable a partes para vehículos de más de 25 años de antigüedad.

**242. (Canadá) En el párrafo 26 de su segunda declaración oral, el Canadá declara que nada de lo que figura en el texto del artículo II justifica el argumento de China de que un cilindro de**

---

<sup>115</sup> *Bradley contra The Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise*, 1990, CITT, Recurso N° AP-89-228 (Canadá - Prueba documental 41).

**freno, cuando ya está en China, puede clasificarse como vehículo automóvil en virtud del uso que se le dé en el proceso de producción nacional. ¿Hay alguna disposición en el artículo II que lo excluya?**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

536. Sí. Como se expone en la sección II.B de la Segunda comunicación escrita del Canadá, los derechos de aduana propiamente dichos no pueden exceder de las cuantías fijadas en la Lista del Miembro para productos "al ser importados", por lo que se entiende su estado físico cuando llegan a la frontera. Los Miembros están obligados a aplicar derechos de aduana propiamente dichos dentro de los márgenes de tipos fijados en sus Listas. La imposición de un derecho de aduana propiamente dicho superior a esa cantidad es una violación de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Aunque el Canadá sostiene que las medidas impugnadas imponen cargas interiores, y en consecuencia no entra en juego el artículo II, incluso si las medidas impugnadas son derechos de aduana propiamente dichos, el tipo consolidado para cilindros de freno en China es el 10 por ciento, mientras que China impone una carga del 25 por ciento.

**243. (China) Sírvanse formular observaciones sobre el argumento de los Estados Unidos en el párrafo 19 de su segunda declaración oral de que si se adoptara la posición de China "un Miembro podría evitar las disciplinas que le impone el artículo III mediante la simple estrategia de estructurar sus leyes aduaneras de forma que ningún producto sea "importado" realmente hasta que se hayan aplicado cargas interiores discriminatorias y otras medidas discriminatorias". El Grupo Especial no pide a China que formule observaciones acerca de si sus medidas efectivamente lo hacen, sino sobre la cuestión de interpretación planteada por los Estados Unidos en sentido general.**

**Respuesta de China**

537. China ha respondido a esta afirmación en múltiples ocasiones.<sup>116</sup> Los Estados Unidos opinan al parecer que, si repiten constantemente el mismo argumento, pueden obviar el hecho de que China ya haya abordado detalladamente esta preocupación.

538. Como China ha explicado muy recientemente en respuesta a las preguntas 189 y 199 *supra*, China no mantiene la posición de que un Miembro pueda estructurar sus leyes aduaneras para aplazar el momento en que las mercancías se consideran importadas, e imponer así las cargas o medidas discriminatorias que desee. La cuestión en relación con un proceso aduanero concreto es si da efecto a una medida o carga que un Miembro puede mantener o percibir por la importación de mercancías en su territorio aduanero o con motivo de ésta. Así pues, bajo el manto de un proceso aduanero, un Miembro no puede mantener una medida o percibir una carga respecto de mercancías de otro Miembro que no está autorizado a mantener o percibir de conformidad con sus compromisos en el marco de la OMC.

539. Para expresarlo con absoluta claridad, la caracterización por un Miembro conforme a su derecho interno del momento en que una mercancía ha sido "importada" no define el alcance de sus derechos y obligaciones con respecto al artículo II y el artículo III. Como ha explicado China en respuesta a la pregunta 37 del Grupo Especial, China considera que las mercancías han sido importadas "cuando las autoridades aduaneras nacionales han cumplimentado los trámites administrativos que resultan necesarios para la imposición y evaluación de las cargas específicas en

---

<sup>116</sup> Véase, por ejemplo, la comunicación de réplica de China, párrafo 119; respuesta de China, página 31; respuestas de China, página 35; respuestas de China, página 105.

frontera que el Miembro *puede* imponer respecto de las importaciones de que se trate, y las importaciones dejan de estar sujetas a control aduanero".<sup>117</sup> Con independencia de lo que entrañen esos trámites administrativos, no pueden suponer formas de discriminación que no estén específicamente contempladas en los derechos y obligaciones del Miembro en virtud del artículo II. Por lo tanto, los trámites aduaneros no pueden constituir una "estratagema" para discriminar mercancías de otro Miembro en aspectos que sean incompatibles con las disciplinas del artículo III. Se trata de un criterio objetivo, no de un criterio que deja la delimitación de las obligaciones de un Miembro en virtud del artículo II y el artículo III sujetas a su propia discreción y su legislación nacional.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 243**

540. La respuesta de China constituye un círculo vicioso. Por una parte, China considera que los Miembros no pueden aplazar el momento en el que las mercancías se consideran importadas mediante la reestructuración de su normativa aduanera. Por otra, China opina que las mercancías han sido importadas "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". Este criterio que propone China prevé que un Miembro puede de hecho aplazar el momento en el que las mercancías se consideran importadas mediante la estructuración de su normativa aduanera. Las Comunidades Europeas discrepan fundamentalmente de esta posición, a la que también se refirió específicamente el grupo Especial en *CEE - Piezas y componentes*. Para un análisis, las Comunidades Europeas se remiten entre otros a los párrafos 48 y 49 de su Segunda comunicación escrita.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 243**

541. La respuesta de China se basa por completo en la falsa premisa de que el artículo II y la lista de China le otorgan el "derecho" de definir un "derecho de aduana" de la manera en que se le antoje y adoptar medidas incompatibles con el artículo III para poder percibir esos supuestos "derechos de aduana". Por el contrario, el artículo II impone obligaciones a los Miembros que optan por imponer derechos de aduana. El artículo II no prevé que los Miembros puedan optar por definir "derechos de aduana" como se les antoje, y el artículo II no otorga a los Miembros ningún "derecho" a incumplir el artículo III (u otras obligaciones en el marco de la OMC) con la adopción de medidas destinadas a la percepción de esos "derechos de aduana" definidos por ellos mismos. Si efectivamente China tuviera razón en que el artículo II otorga tales "derechos" a los Miembros de la OMC, el artículo III, como ya han explicado los Estados Unidos, podría resultar anulado mediante la estratagema de definir cargas interiores como "derechos de aduana".

**244. (Estados Unidos) Los Estados Unidos, en el párrafo 19 de su segunda declaración oral, declaran que la única forma sensata de considerar "importado" en este contexto es con arreglo a su sentido corriente, o sea, "el momento en que el producto entra en el territorio aduanero del Miembro". ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de explicar cómo determinaron que ese era el sentido corriente de la palabra "importado"?**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

542. Sírvanse consultar la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 191 del Grupo Especial. Los Estados Unidos también señalan que no debe confundirse el acto de la importación con

---

<sup>117</sup> Respuestas de China, página 31.



posteriores procedimientos aduaneros y trámites de despacho de aduana. De hecho, es posible que la ultimación de la percepción de los derechos no ocurra hasta transcurrido cierto tiempo de la importación. Véase, por ejemplo, la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32 del Grupo Especial.

**245. (Todas las partes) Los Estados Unidos mencionaron en la segunda reunión sustantiva que la Decisión del Comité del SA a que se refiere China no puede servir de contexto para el sentido del artículo II del GATT porque es posterior a dicho acuerdo, es decir, una decisión de 1995 no puede servir de contexto para un acuerdo concertado en 1994. ¿Podrían las partes formular observaciones acerca de si comparten o no esta opinión y por qué razones?**

#### **Respuesta de China**

543. La posición estadounidense es incorrecta por cuatro razones. En primer lugar, como señaló China en respuesta a la pregunta 186, el sentido de la RGI 2 a) es pertinente principalmente a la interpretación de la Lista de concesiones de China, que entró en vigor el 11 de diciembre de 2001 -seis años después de la Decisión del Comité del SA. Incluso aunque la cronología relativa de estos dos hechos tuviera alguna influencia en la importancia de la Decisión del Comité del SA, esta última precedió evidentemente a la concertación de la Lista de concesiones de China.

544. En segundo lugar, como explicó China en respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, el Órgano de Apelación se refirió específicamente en *CE - Trozos de pollo* a la pertinencia de las interpretaciones de las RGI adoptadas por la OMA y el Comité del SA. Nada de lo que figura en la declaración del Órgano de Apelación indica que se limite a interpretaciones de las RGI ya existentes antes de la concertación del GATT en 1994.

545. En tercer lugar, como China ha señalado anteriormente, la Decisión del Comité del SA de 1995 meramente reafirmó una interpretación de la RGI 2 a) que ha existido desde hace al menos 40 años. Cuando se concertó el GATT en 1994, esta interpretación de la RGI 2 a) ya llevaba establecida bastante tiempo. Como la interpretación que el Comité del SA reafirmó en 1995 ya existía en 1994, constituye un contexto pertinente a la interpretación del artículo II y la Lista de concesiones de China de la misma forma que otros elementos del Sistema Armonizado.

546. Por último, aunque la decisión de 1995 del Comité del SA no constituyese contexto pertinente en el ámbito del párrafo 2 del artículo 31 de la *Convención de Viena*, constituiría no obstante una "forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, sin tener en cuenta el momento en que se hubiera adoptado la decisión del Comité del SA. También podría constituir un "acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones" en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*.

547. Por estas razones, la Decisión de 1995 del Comité del SA es evidentemente pertinente a la interpretación de los compromisos de China en virtud del artículo II y de su Lista de concesiones.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

548. Como se indica en la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 114, el Órgano de Apelación ha considerado en el párrafo 199 de *CE - Trozos de pollo* 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".

549. En general, la decisión del Comité del SA a que se refiere China puede ser pertinente como mucho como contexto para determinar si las operaciones de montaje que intervengan en el montaje de un juego CKD o SKD son "operaciones adicionales de acabado" en el sentido de la Nota explicativa VII de la RGI 2 a). Esa es la única decisión jurídicamente pertinente adoptada por el Comité del SA en el contexto de la decisión de 1995.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

550. Como señala la pregunta, durante la segunda reunión sustantiva los Estados Unidos señalaron ese aspecto en relación con la fecha de la decisión de 1995 del Comité del SA en comparación con la terminación de la Ronda Uruguay en fecha anterior.

551. Los Estados Unidos señalarían también que esta cuestión de cronología no es la única razón por la que los Estados Unidos creen que el Convenio del SA (y *a fortiori* toda decisión en el marco del Convenio del SA) no constituyen contexto a los efectos de interpretar el Acuerdo sobre la OMC. Los Estados Unidos también han argumentado de forma más general que el Convenio del SA no constituye contexto para interpretar el Convenio del SA porque no cumple los requisitos para constituir "contexto" en virtud de las reglas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público, recogidas en el párrafo 2 del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*.<sup>118</sup>

552. Los Estados Unidos también sostienen que existe una distinción sustancial entre la utilización del Convenio del SA como instrumento para interpretar el Acuerdo sobre la OMC (con inclusión del GATT de 1994) en su conjunto y el empleo del Convenio del SA como instrumento para interpretar la lista de un Miembro que estuviera basada explícitamente en la nomenclatura del SA. En el último caso, los Estados Unidos opinan que el Convenio del SA se puede utilizar como medio de interpretación complementario de la lista de ese Miembro conforme a los principios recogidos en el artículo 32 de la *Convención de Viena*.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

---

<sup>118</sup> En particular: 1) el Convenio del SA no es un "acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado," porque no todas las Partes Contratantes durante la Ronda Uruguay eran partes en el Convenio del SA y porque éste no es un acuerdo concertado "con motivo de la celebración" del Acuerdo sobre la OMC; y 2) el Convenio del SA no es un "instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado" porque el Convenio del SA no se concertó con motivo de la celebración del Acuerdo sobre la OMC, ni fue "aceptado por las demás como instrumento referente" al Acuerdo sobre la OMC. Los Estados Unidos remiten al Grupo Especial a su segunda comunicación, en la que los Estados Unidos señalaron la constatación limitada en *Trozos de pollo* relativa al Convenio del SA como contexto para productos agropecuarios, y el hecho de que en la diferencia relativa a *Juegos de azar* el Órgano de Apelación discrepó de una constatación del grupo especial de que la nomenclatura de las Naciones Unidas había de utilizarse como contexto para interpretar las listas de los Miembros en el contexto del AGCS y la anuló.

553. El Canadá está de acuerdo en que el Sistema Armonizado, tal como se utilizó para negociar la Lista de China, puede ser pertinente como contexto para interpretar el artículo II del GATT. Por las razones expuestas detalladamente en el párrafo 59 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, el análisis del Comité del SA a que se refiere China no es pertinente para interpretar esa Lista. China tampoco ha presentado una práctica anterior o posterior a su adhesión que sea similar a las medidas impugnadas. Por último, China no ha presentado pruebas de que una cuestión periférica, sacada de contexto por China, y contenida en una decisión no vinculante de la OMA fuese en absoluto pertinente para negociar la Lista de China.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 245**

554. Como declaran en su respuesta a esta pregunta, los Estados Unidos opinan que el Convenio del SA puede servir como medio de interpretación complementario de *la lista de ese Miembro* (si está basada en la nomenclatura del SA) conforme a los principios de interpretación recogidos en el artículo 32 de la *Convención de Viena*.

555. En contra de las afirmaciones de China, la decisión de 1995 del Comité del SA no es jurídicamente vinculante y por lo tanto no establece una "forma de derecho internacional" ni constituye un "acuerdo" entre las partes en el Convenio del SA.

**246. (Todas las partes) China argumenta que como sus cargas guardan relación con un derecho de aduana válido, están comprendidas en el ámbito del artículo II. ¿Tendría China la bondad de explicar el fundamento jurídico, tomado del texto del artículo II o de otras fuentes, de su interpretación de que el artículo II se aplica a todo lo que "guarde relación" con un derecho de aduana válido? ¿Tendrían los reclamantes la bondad de indicar si están o no de acuerdo con la interpretación del artículo II por China y presentar la base jurídica de su acuerdo o desacuerdo?**

#### **Respuesta de China**

556. En las respuestas de China a las preguntas 179 y 203 se examina el fundamento jurídico de esta conclusión. Como allí se explica, así como en otras comunicaciones de China al Grupo Especial, la cuestión textual en la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II es el sentido del término "al ser importados" ("on their importation"). Existen dos fuentes principales de interpretación que respaldan la conclusión de que se imponen cargas a las mercancías "al ser importadas" en el territorio aduanero de un Miembro si las cargas aplican un derecho aduanero válido, es decir, un derecho aduanero que el Miembro está autorizado a percibir de conformidad con su Lista de concesiones.

557. En primer lugar, como se examina en respuesta a la pregunta 179, el término "al ser importados" debe interpretarse a la luz de la práctica sistemática y extendida entre los Miembros de imponer medidas aduaneras, y percibir derechos de aduana, después de que las mercancías hayan cruzado la frontera. En ausencia de una limitación temporal o geográfica del alcance del término "al ser importados", debe existir algún otro principio por el que se defina su alcance. Como China documentó en el párrafo 103 de su Segunda comunicación escrita, las interpretaciones que han ofrecido las partes en la presente diferencia (incluidos los terceros) apuntan todas ellas a la *razón o hecho* que dio lugar a la imposición de la carga como consideración determinante al evaluar si la carga está comprendida en el ámbito del apartado b) del párrafo 1 del artículo II.<sup>119</sup> Esta interpretación es compatible con la práctica entre los Miembros de la OMC de percibir derechos de

---

<sup>119</sup> Comunicación de réplica de China, párrafo 103.

aduanas propiamente dichos después de que las mercancías hayan cruzado físicamente la frontera, siempre que las cargas guarden relación con una obligación que nace con motivo de la entrada de esas mercancías en su territorio aduanero.

558. La segunda base de interpretación es el sentido corriente del término "on" ("a") en el contexto de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Como se expone en respuesta a la pregunta 203, el Grupo Especial en el asunto *India - Automóviles* constató que "[e]l sentido corriente de la palabra 'on' ('a') en lo tocante a una descripción de la relación que debería existir entre la medida y la importación del producto, incluye 'with respect to', 'in connection, association or activity with or with regard to' ('con respecto a', 'en conexión, asociación o actividad con o en relación con')".<sup>120</sup> Este sentido del término "on" ("a") ha sido adoptado por los Grupos Especiales en los asuntos *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*.<sup>121</sup> Como señaló este último Grupo Especial, "el sentido corriente de la palabra 'on' ('a') indica que se trata de una preposición que denota una relación. En ese sentido, la expresión 'on the importation' ('a la importación') sería similar a la frase 'with respect to the importation' ('con respecto a la importación')".<sup>122</sup> Este sentido corriente de la palabra "on" ("a") respalda la conclusión de que una carga se impone "al ser importados" si la carga guarda relación con, o es respecto de, la importación de la mercancía en el territorio aduanero del Miembro que la impone.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

559. Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con China. Con arreglo a la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, únicamente pueden imponerse derechos de aduana propiamente dichos al ser importado el producto. Los demás derechos o cargas podrán aplicarse con motivo de la importación conforme a la segunda oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Sin embargo, 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". Además, el propósito general del artículo III del GATT de 1994 de evitar el proteccionismo ha de tenerse presente al examinar la relación entre el artículo III y otras disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC*, con inclusión del artículo II (informe del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas*, páginas 20-21).

560. La interpretación por parte de China a la que se hace referencia en la pregunta es una de muchas y diferentes formulaciones vagas que China emplea en su intento de ampliar el alcance del artículo II en detrimento del alcance del artículo III. No hay nada en la normativa que apoye la posición de China de que el artículo II es aplicable a cualquier cosa que "guarde relación" con un derecho de aduana válido.

---

<sup>120</sup> *India - Automóviles*, párrafo 7.257.

<sup>121</sup> *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* (informe del Grupo Especial), párrafo 7.274; *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos* (informe del Grupo Especial), párrafo 7.258.

<sup>122</sup> *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 7.258 (citando el *New Shorter Oxford English Dictionary*, páginas 1995-1996).

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

561. El Canadá ha expuesto en la sección II.B de su Segunda comunicación escrita su interpretación del artículo II en su aplicación a la presente diferencia.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 246**

562. Como continuación a su respuesta a la pregunta 246, las Comunidades Europeas subrayan que China emplea erróneamente el informe del Grupo Especial en *India - Automóviles* en el que el Grupo Especial interpretó las palabras "a la importación" ("*on importation*") en el artículo XI del GATT de 1994 y no conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo II. Como señalaron las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 203 del Grupo Especial, la noción de "a la importación" en la última disposición es más estrecha porque el apartado b) del párrafo 1 del artículo II distingue entre las nociones de "a la importación" y "con motivo de ésta".

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 246**

563. La respuesta de China refunde los conceptos distintos de "imponer" y "percibir" una carga, como se analiza en las observaciones de los Estados Unidos sobre las respuestas de China a la pregunta 179 del Grupo Especial.

564. Como se observa en las respuestas a las preguntas 84 y 203 del Grupo Especial, los Estados Unidos no están de acuerdo con la interpretación de "al ser importados" por parte de China.

### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 246**

565. Las CE declaran que "[n]o hay nada en la normativa que apoye la posición de China de que el artículo II es aplicable a cualquier cosa que 'guarde relación' con un derecho de aduana válido".<sup>123</sup> Esto no es cierto. Entre las demás bases de interpretación que China ha examinado con respecto a la interpretación de la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II, China señala que tres grupos especiales anteriores se han referido a que el sentido corriente del término "*on*" ("*a*") incluye "*with respect to*", "*in connection, association or activity with or with regard to*" ('con respecto a', 'en conexión, asociación o actividad con o en relación con').<sup>124</sup> Dicha interpretación respalda directamente la interpretación por China de que el término "al ser importados" en la primera oración del apartado b) del párrafo 1 del artículo II abarca las cargas que un Miembro percibe "en relación con", o "con respecto a", la importación de un producto, sin tener en cuenta el lugar o el momento exacto en que se perciba la carga.

**247. (Reclamantes) Sírvanse explicar cómo clasifican y tratan los reclamantes las partes de automóviles y los automóviles importados conforme a sus respectivas listas.**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

566. La clasificación de las mercancías en la nomenclatura de las CE se guía por los principios enunciados en las Reglas Generales de Interpretación.

---

<sup>123</sup> Respuestas de las CE después de la segunda reunión, párrafo 79.

<sup>124</sup> *India - Automóviles*, párrafo 7.257. Esta interpretación fue adoptada por los Grupos Especiales en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafo 7.274 y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 7.258.

567. La RGI 1 declara que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección y de Capítulo respectivas. En el caso de artículos incompletos o sin terminar, o de artículos que se presentan desmontados o sin montar todavía (si son artículos completos o terminados o considerados como tales en virtud de la RGI 2 a)), siempre que éstos presenten las características esenciales del artículo completo o terminado.

568. Las partidas y los correspondientes tipos de derechos que cabe considerar para la clasificación de los vehículos y partes de los vehículos son los siguientes:

Vehículos completos

Partida 87.01 Tractores (diversos tipos de derechos - tipo de derecho: 3 por ciento para motocultores, tipo de derecho: 16 por ciento para tractores de carretera para semirremolques, tipo de derecho: "libre" para tractores de orugas, tipo de derecho: "libre" para otros tractores agrícolas, tipo de derecho: 7 por ciento para los demás tractores)

Partida 87.02 Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor (tipo de derecho: 10 por ciento o 16 por ciento según el tipo de motor y la cilindrada)

Partida 87.03 Vehículos automóviles para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02) (generalmente, tipo de derecho: 10 por ciento, con la exención de determinados tipos de vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve, vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares con un tipo de derecho del 5 por ciento)

Partida 87.04 Vehículos automóviles para transporte de mercancías (generalmente tipos de derechos del 10 por ciento o el 16 por ciento según peso total con carga máxima, tipo de motor y cilindrada, luego libre de derechos para volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras, tipo de derecho del 3,5 por ciento para vehículos especialmente concebidos para el transporte de materiales altamente radiactivos)

Partida 87.05 Vehículos automóviles para usos especiales (tipo de derecho: 3,7 por ciento)

Productos intermedios (una combinación de elementos de vehículos y/o partes ajustados y/o equipados en conjunto sin tratarse de vehículos completos)

Partida 87.06 Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor (diversos tipos de derechos, a saber: 4,5 por ciento, 6 por ciento, 10 por ciento y 19 por ciento - según el que tipo de vehículo al que estén destinados)

Partida 87.07 Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas (tipo de derecho: 4,5 por ciento)

Partes y accesorios del Capítulo 87 (partida 87.08) (diversos tipos de derechos, a saber, 3 por ciento, 3,5 por ciento, 4,5 por ciento para diversas partes)

Partes y accesorios de vehículos automóviles clasificados en capítulos distintos del Capítulo 87 (neumáticos, motores, acumuladores). (Diversos tipos de derechos, por ejemplo, partida 40.11 Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho - tipo de derecho: 4,5 por

ciento, Motores de vehículos automóviles - partidas 84.07 y 84.08, tipo de derecho: 2,7 por ciento o 4,2 por ciento según el tipo y la cilindrada).

569. Las Notas explicativas del SA proporcionan orientación para la clasificación a fin de garantizar su uniformidad. La clasificación se efectúa en función de las características objetivas que el producto de que se trate presente en la frontera. Esencialmente, las CE clasifican los productos pertinentes de la forma en que argumentan que China debería clasificar los mismos productos, ya que tanto China como las CE utilizan la nomenclatura del SA.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

570. Los Estados Unidos clasifican las partes de automóviles y los automóviles en su condición al ser importados conforme a los términos del Sistema Armonizado. La mayoría de partes y accesorios de automóviles se clasifican fuera del Capítulo 87 al aplicar la Regla General de Interpretación 1 y las Notas de Sección y de Capítulo pertinentes que asignan las partes y los accesorios de automóviles a partidas fuera del Capítulo 87. (Por ejemplo, véase la Nota 2 de la Sección XVII que asigna partes y accesorios a otras partidas y secciones del Sistema Armonizado). Los automóviles se clasifican en el Capítulo 87, específicamente en la partida 87.03.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

571. Los vehículos montados se clasifican en las partidas 87.02-87.05, y la clasificación específica dentro de esas partidas se basa en la RGI 1, teniendo en cuenta todas las Notas de Sección, de Capítulo y Explicativas pertinentes. El tipo arancelario NMF de todas esas partidas es el 6,1 por ciento, excepto los volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras (8704.10), cuyo tipo NMF es del 0 por ciento.

572. Las partes de automóviles que se importan como categorías intermedias montadas (por ejemplo, carrocería, chasis equipados con motor, motores) se clasifican en las partidas 84.07, 87.06 u 87.07 sobre la base de la aplicación de la RGI 1, teniendo en cuenta todas las Notas de Sección, de Capítulo y Explicativas pertinentes. El tipo arancelario NMF para chasis equipados con su motor es generalmente del 6,1 por ciento, para carrocerías generalmente el 6 por ciento, y para motores generalmente entre 0 por ciento y 6 por ciento.

573. Las partes de automóviles se clasifican en su debida partida (generalmente 87.08) sobre la base de la aplicación de la RGI 1, teniendo en cuenta todas las Notas de Sección (en particular, las Notas 2 y 3 de la Sección XVII), de Capítulo y Explicativas pertinentes (en particular, las Notas explicativas sobre "partes" de la Sección XVII). Con pocas excepciones (por ejemplo, fundas de asientos 8708.29.60, que llevan un derecho NMF del 8,5 por ciento), el tipo de derecho NMF es bien el 6 por ciento, bien el 0 por ciento.

574. Si una colección de partes con las características esenciales de una categoría intermedia (por ejemplo, una carrocería, como en el caso analizado en la respuesta a la pregunta 214 b), o un chasis equipado con su motor), se importa en conjunto, las partes se clasificarían como esa categoría intermedia, de conformidad con la RGI 2 a).

**248. (Reclamantes) Sírvanse presentar un valor estimado de cada combinación de partes de automóviles indicada en CE - Pruebas documentales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11.**

### Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

575. Por término medio, el porcentaje del valor de un vehículo completo correspondiente a los distintos conjuntos enteros es el siguiente:

- Conjunto de carrocería	10 por ciento
- Conjunto de motor	17 por ciento
- Conjunto de transmisión	8 por ciento
- Conjuntos de eje propulsor y propulsado	5 por ciento
- Conjunto de chasis	1 por ciento
- Sistema de dirección	4 por ciento
- Sistema de frenos	3 por ciento
- Otros componentes	52 por ciento

576. Estos porcentajes del valor del vehículo completo coinciden en general con los datos facilitados por China en el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita.

577. Utilizando los porcentajes citados y los presentados por China según ejemplos en los que se importarían conjuntos enteros (CE - Pruebas documentales 5 a 7), las partes importadas representarían:

- 27 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 29,57 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor de un vehículo completo en el caso del ejemplo 3 (CE - Prueba documental 5);
- 30 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 30,67 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor de un vehículo completo en el caso del ejemplo 4 (CE - Prueba documental 6);
- 20 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 20,94 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor de un vehículo completo en el caso del ejemplo 5 (CE - Prueba documental 7).

578. En CE - Pruebas documentales 1 y 2 y 8 a 11, las Comunidades Europeas presentaron ejemplos en los que se importarían partes básicas de conjuntos (y no los conjuntos enteros) por encima de los umbrales específicos enunciados en el Anexo I del Decreto N° 125, caracterizando en consecuencia el conjunto como importado de conformidad con el párrafo 2 del artículo 22 del Decreto N° 125 y el párrafo 2 del artículo 14 y el artículo 19 del Aviso N° 4. En ausencia de un valor promedio de las partes básicas, las Comunidades Europeas han basado sus cálculos en el valor promedio del correspondiente conjunto entero. Como cada conjunto "importado" contendría efectivamente partes nacionales, la combinación de partes básicas importadas representaría necesariamente **menos de**:



- 27 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 29,57 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso de los ejemplos 1 y 2 (CE - Pruebas documentales 1 y 2);
- 29 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 22,08 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso del ejemplo 6 (CE - Prueba documental 8);
- 20 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 20,94 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso de los ejemplos 7 y 9 (CE - Pruebas documentales 9 y 11);
- 34 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 29,68 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso del ejemplo 8 (CE - Prueba documental 10).

579. Las Comunidades Europeas también se remiten a los párrafos 66 y 67 de su primera declaración oral en los que demostraron que una combinación de partes que representase el 17 por ciento del valor de un vehículo bastaría para clasificar todas las partes importadas en ese vehículo como un vehículo completo.

580. Cabe también tener presente que, conforme al párrafo 3 del artículo 22 del Decreto N° 125, basta que el 60 por ciento del valor del conjunto haya sido importado para caracterizar el conjunto como importado. Además, partes importadas tan comunes como pernos, tuercas, tornillos, etc., se incluirán en el cálculo de ese umbral del 60 por ciento y la clasificación de las partes importadas como un vehículo completo.<sup>125</sup> Una combinación de partes importadas que represente un porcentaje incluso inferior del citado *supra* en el párrafo 86 del valor del vehículo daría lugar por lo tanto a la clasificación de las partes importadas como vehículos completos y a la imposición de la carga del 25 por ciento:

- 16,2 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 17,74 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso de importaciones del 60 por ciento del valor del motor y la carrocería (párrafo 2 a) del artículo 22 en combinación con el párrafo 3 del artículo 22 del Decreto N° 125);
- 9 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) u 11,05 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso de importaciones del 60 por ciento del valor de la carrocería y otros 3 conjuntos (párrafo 2 b) del artículo 22 en combinación con el párrafo 3 del artículo 22 del Decreto N° 125);
- 7,8 por ciento (utilizando los porcentajes citados *supra*) o 10,76 por ciento (utilizando los porcentajes presentados por China) del valor del vehículo en el caso de importaciones del 60 por ciento del valor de 5 conjuntos distintos del motor o la carrocería (párrafo 2 c) del artículo 22 en combinación con el párrafo 3 del artículo 22 del Decreto N° 125).

En CE - Pruebas documentales 35 y 36 figuran detalles de los cálculos precedentes.

---

<sup>125</sup> Observación 3 en el anexo 2 del Decreto N° 125: "Las partes de conexión (como tuberías, pernos, tuercas, tornillos, abrazaderas y adhesivos), las juntas y las piezas de ajuste que permiten la integridad de un conjunto (excluidos los conjuntos de carrocería y chasis) o de partes básicas se incluyen como parte del conjunto".

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

581. Calcular el valor estimado de los grupos de partes que se indican en las pruebas documentales de las CE depende de una serie de supuestos, con inclusión del modelo y el precio del vehículo y el nivel de comercio (es decir, mayorista, minorista, precios de proveedores, etc.) del que se extraiga la fijación de precios de las distintas partes. Las valoraciones y los coeficientes oscilarán de un modelo a otro y de una metodología a otra. Al preparar la respuesta a esta pregunta, los Estados Unidos seleccionaron dos modelos de vehículos en diferentes horquillas de precios sobre los que existe información disponible para el público -un Cadillac Escalade (precio básico de venta al por menor en los Estados Unidos: 55.000 dólares) y un Buick LeSabre (precio básico de venta al por menor en los Estados Unidos: 26.000 dólares)- que están ambos a la venta en el mercado chino.<sup>126</sup> En Estados Unidos - Prueba documental 13 se presenta una comparación del precio de las diversas combinaciones de partes y el precio del vehículo completo. Los precios de cada parte se obtuvieron en [www.GMPartsDirect.com](http://www.GMPartsDirect.com). Estas estimaciones no se proponen presentar el coste real de estas partes en el proceso de montaje, sino que deberían facilitar una estimación general del valor de las partes en relación con el valor global del vehículo completo.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

582. El Canadá no puede presentar valores estimados de cada una de las pruebas documentales enumeradas, puesto que no ha podido encontrar precios medios de las partes básicas enumeradas en dichas pruebas documentales. No obstante, a fin de prestar asistencia al Grupo Especial, el Canadá adjunta Canadá - Prueba documental 42 (el "informe Merrill Lynch"), que en la página 1 divulga información sobre el precio medio de las partes utilizadas en diversas zonas de un vehículo, incluido el número de zonas que pueden caracterizarse como conjuntos importados de conformidad con las medidas impugnadas.<sup>127</sup>

583. Esos datos se pueden utilizar directamente para calcular el valor de las pruebas documentales en la que están presentes todas las partes del conjunto en cuestión (es decir, en las que los conjuntos se consideran importados conforme al párrafo 2) del artículo 22 del Decreto N° 125, en particular CE - Pruebas documentales 5, 6 y 7). En cuanto a las demás pruebas documentales, en que los conjuntos se consideran importados conforme al párrafo 2) del artículo 22 del Decreto N° 125 en función del número de partes básicas, el Canadá no puede presentar información concreta en ausencia de los precios de dichas partes básicas. No obstante, el párrafo 3) del artículo 22 (el umbral del 60 por ciento del valor) constituye un elemento sustitutivo útil. Aunque es posible que los valores conforme al párrafo 2) del artículo 22 no se encuentren siempre en los mismos márgenes que las cifras citadas, el Canadá sugiere que, en cierto número de casos (por ejemplo, CE - Prueba documental 2), el valor obtenido conforme al párrafo 2) del artículo 22 sería *inferior* al obtenido de conformidad con el párrafo 3) del artículo 22 debido a las poquísimas partes básicas necesarias para una determinación de que el conjunto se considera importado (que no podría representar el 60 por ciento del valor del conjunto). Esto también es lógico, ya que el párrafo 2) del artículo 22 resultaría innecesario si únicamente fuera de aplicación cuando el conjunto ya estuviera caracterizado como importado conforme al párrafo 3) del artículo 22. Al aplicar esos datos en el cuadro *infra*, y compararlos con el valor de 13.600 dólares de todas las partes utilizadas en un vehículo, se pone de manifiesto que el

---

<sup>126</sup> Para mayor transparencia, los vehículos y los años de los modelos elegidos se basaron en la disponibilidad de información obtenida por medios independientes. En la medida de lo posible, el cálculo del precio de las distintas partes se presenta por separado. El modelo Buick LeSabre se llama ahora Buick LaCrosse.

<sup>127</sup> Merrill Lynch, *Global Auto Supplier Review: Who Makes the Car*, 29 de mayo de 2007 (Canadá - Prueba documental 42).

valor porcentual de las partes en un vehículo necesario para que las partes se caractericen como vehículos completos conforme al párrafo 3) del artículo 22 en los ejemplos de las CE oscila entre el 12,6 por ciento y el 21 por ciento, y conforme al párrafo 1) del artículo 22 del 21 por ciento al 34,7 por ciento.

	Carrocería y estructura	Conjunto del motor	Conjunto de la transmisión	transmisión, etc. (p.ej.: conjuntos propulsor y no propulsor)	Sistema de frenos	Sistema de dirección	VALOR DE UMBRAL*	PORCENTAJE DEL VALOR TOTAL DEL VEHÍCULO
<b>Valor del conjunto</b>	\$2375	\$2350	\$1225	\$810	\$435	\$375		
<b>Umbral del artículo 22 3) (60% del anterior)</b>	\$1425	\$1410	\$735	\$486	\$261	\$225		
<b>CE - PD 1</b>							\$2835	20,4%
<b>CE - PD 2</b>							\$2835	20,4%
<b>CE - PD 5</b>							\$4725	34,7%
<b>CE - PD 6</b>							\$4385	32,2%
<b>CE - PD 7</b>							\$2845	21,0%
<b>CE - PD 8</b>							\$2382	17,5%
<b>CE - PD 9</b>							\$1707	12,6%
<b>CE - PD 10</b>							\$2856	21%
<b>CE - PD 11</b>							\$1707	12,6%

\* En el caso de CE - Pruebas documentales 5, 6 y 7, en las que se describen conjuntos completos, se utiliza un valor del 100 por ciento y la celda está sombreada. En todos los demás casos se utiliza un valor del 60 por ciento y la celda está sin sombreada.

**249. (Todas las partes) ¿Qué documentos de importación suelen exigir las autoridades aduaneras? ¿Existe un límite de grado en que las autoridades aduaneras pueden solicitar información de los importadores?**

**Respuesta de China**

584. Según las *Reglas de administración de declaraciones de importación y exportación en aduana*, cuando el importador declara las importaciones a la Aduana, presentará el formulario de declaración de importación y los documentos en él prescritos, con inclusión del contrato, la factura, la lista de embalaje, el conocimiento de embarque, y la autorización legal para el agente de aduanas del

importador. Aparte de dichos documentos, si el producto importado está sujeto a prescripción de licencia, el importador deberá presentarla.

585. China no es consciente de ningún límite que prescriba un acuerdo internacional en relación con la latitud de que gozan las autoridades aduaneras para solicitar información a los importadores.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

586. En las Comunidades Europeas, los importadores tienen que presentar un DAU (documento administrativo único) que es un documento que consta de varias páginas con diversos recuadros que han de rellenarse con información relativa al producto de que se trate (descripción, datos sobre el importador, origen, clasificación arancelaria propuesta, valor en aduana, etc.). Naturalmente, el importador tendrá que presentar documentos comerciales como facturas y manifiestos de transporte, sobre todo para poder comprobar el origen y el valor del producto a efectos aduaneros. En ocasiones, el producto podría ir acompañado también de información vinculante en materia de origen o información arancelaria vinculante, así como de un certificado de origen. Todo ello ha de efectuarse al presentar el producto en la frontera.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

587. Los documentos que exigen las autoridades aduaneras varían en cierta medida en cada país. En general, los Estados Unidos señalan la obligación general de presentación de una "declaración de mercancías", que se define en el capítulo 2 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado como "una declaración realizada según la forma fijada por la aduana, mediante la cual los interesados señalan el régimen aduanero a asignar a las mercancías y comunican los datos que exige la aduana para la aplicación del mismo".

588. Las autoridades aduaneras pueden solicitar información de los importadores en la medida en que sea necesaria para demostrar el cumplimiento de la legislación aduanera. Dicha información podrá abarcar una serie de documentos definidos en el *Glossary of International Customs Terms* de la OMA, entre los que figuran los siguientes: fianza, certificado de origen, declaración certificada de origen, declaración de aduana, declaración de origen, y la declaración de mercancías. Los Estados Unidos también señalan que entre otros documentos que presentan habitualmente los importadores figuran el conocimiento de embarque, factura comercial, listas de embalajes, etc.

589. La información que las autoridades aduaneras pueden exigir a los importadores también está limitada por otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, entre ellas los artículos VIII y X del GATT de 1994.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

590. En el momento de la importación se exigen los tres documentos siguientes:

- Formulario B3, Formulario de Codificación Aduanera del Canadá<sup>128</sup>;
- Formulario CII, Factura Aduanera del Canadá<sup>129</sup>; y
- Factura comercial.

---

<sup>128</sup> Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá, Formulario de Codificación Aduanera del Canadá B3-3 (Canadá - Prueba documental 43).

<sup>129</sup> Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá, Formulario de Factura Aduanera del Canadá CII (Canadá - Prueba documental 44).

591. Los funcionarios canadienses de aduanas pueden pedir a los importadores toda la información suplementaria que resulte necesaria para clasificar y valorar correctamente los productos (con la consiguiente fijación de derechos, si procede).<sup>130</sup> Sin embargo, esas solicitudes de información suplementaria por lo general se formularían únicamente en la verificación del cumplimiento después de la importación, y solamente guardarían relación con información necesaria para responder a preguntas específicas (por ejemplo, un funcionario de aduanas podría solicitar un diagrama de una pieza para justificar que está clasificada correctamente como un parachoques).

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 249**

592. Además de su respuesta a la pregunta 249, las Comunidades Europeas consideran que dicha documentación debe ser proporcional y resultar necesaria exclusivamente a efectos de administración aduanera.

**250. El Canadá declaró durante la segunda reunión sustantiva que China no tiene derecho a suspender una decisión sobre la clasificación y evaluación de mercancías importadas, pero tiene derecho a clasificar partes que poseen las características esenciales de un vehículo terminado:**

**a) (*Canadá*) Sírvanse aclarar si su opinión es que la evaluación de un producto importado para su clasificación arancelaria puede tener lugar únicamente en la frontera.**

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

593. El Canadá confirma que su posición es que la clasificación arancelaria se debe efectuar en función del estado del producto a su llegada a la frontera. Como ha explicado el Canadá, por ejemplo en respuesta a las preguntas 32 y 87, después de ese momento pueden resultar necesarios procedimientos para determinar la clasificación correcta, como ensayos y análisis o procedimientos de examen administrativo, y el pago puede efectuarse después de ese momento. Un Miembro no puede examinar una colección de importaciones cuando están siendo montadas en una operación de fabricación con objeto de calcular los derechos.

**b) (*Comunidades Europeas, Estados Unidos y China*) Sírvanse formular observaciones sobre la opinión del Canadá.**

#### **Respuesta de China**

594. China cree que el Grupo Especial se está refiriendo a la siguiente declaración en el párrafo 18 de la declaración oral del Canadá: "Seamos muy claros: existen partes, y existen partes que tienen las características esenciales de un vehículo terminado. China tiene derecho a clasificar estas últimas, al ser presentadas en la frontera, como un vehículo terminado. Sin embargo, China *no* tiene derecho a suspender una decisión sobre las características esenciales hasta que estime conveniente".

595. Como declaró en la segunda reunión sustantiva, China considera que esta declaración del Canadá es en efecto un reconocimiento de sus alegaciones conforme al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. El Canadá ha declarado con claridad que China tiene derecho a aplicar la RGI 2 a) para clasificar como vehículo automóvil toda colección de partes y componentes que posea las características esenciales de un vehículo automóvil, siempre que se "presenten" a las autoridades

---

<sup>130</sup> La base legislativa que autoriza a los funcionarios de aduanas a obtener esta información figura en el artículo 13 de la Ley de Aduanas, sobre medidas adoptadas en la frontera, y el párrafo 2 del artículo 42, sobre verificaciones del cumplimiento con posterioridad a la importación.

aduaneras chinas con arreglo a la interpretación (sea cual sea) que el Canadá dé a ese término. Aparte de todo lo que pueda incluir, incluiría desde luego un juego de piezas CKD/SKD que llega como una sola importación. Así pues, el Canadá ha reconocido que China tiene derecho a clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como vehículos automóviles de conformidad con el criterio de las características esenciales de la RGI 2 a). De este reconocimiento por el Canadá se desprende necesariamente que China está autorizada a aplicar a los juegos de piezas CKD/SKD el derecho del 25 por ciento correspondiente a vehículos automóviles.

596. De manera más general, China no "suspende[] una decisión sobre las características esenciales hasta que estime conveniente". En virtud del Decreto N° 125, la determinación acerca de si un modelo de vehículo consta de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil se efectúa antes de la importación de partes y componentes para dicho modelo de vehículo. Esta determinación es la que da lugar a la obligación del importador de declarar esas partes y componentes con exactitud cuando entran en el territorio aduanero de China. La afirmación del Canadá meramente replantea la cuestión central de si este método de clasificación aduanera se basa en una interpretación correcta del término "éste presente".

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

597. Las Comunidades Europeas están de acuerdo con el Canadá en que la evaluación de un producto importado para su clasificación arancelaria puede tener lugar únicamente en la frontera. Como ya se ha mencionado en repetidas ocasiones, el Órgano de Apelación ha considerado que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera". (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246). En determinados casos excepcionales, los Miembros podrán clasificar como vehículo completo una combinación de partes cuando se presenten en la frontera al mismo tiempo y posean las características esenciales de un vehículo completo. A este respecto, nos remitimos a las respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 211 y 231, entre otras.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

598. Los Estados Unidos están de acuerdo con las opiniones del Canadá. No obstante, señalan que es muy poco probable que "partes" posean las características esenciales de un vehículo terminado. Antes bien, y a juicio de los Estados Unidos eso es lo que el Canadá declaró, de lo que se trata es de que una colección de partes (habitualmente denominada juego CKD) presentada en la frontera podría poseer las características esenciales de un vehículo desmontado o sin montar todavía, si cumpliera todas las prescripciones de la RGI 2 a).

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 250 b)**

599. Los Estados Unidos señalan que la respuesta de China a esta pregunta no contradice su declaración en la segunda reunión sustantiva en la que confirmaba la exactitud de la descripción por los Estados Unidos (en los párrafos 3-5 y 65 del apéndice de la comunicación de réplica de los Estados Unidos) de las prácticas arancelarias de China antes de su adhesión a la OMC. La respuesta de China se limita a señalar un caso en que un fabricante de automóviles pagó el tipo correspondiente a vehículos automóviles al importar un juego CKD en lugar de un tipo inferior correspondiente a partes importadas. Como los Estados Unidos ya han explicado (véase el párrafo 65 del apéndice de la comunicación de réplica de los Estados Unidos), las autoridades chinas habrían insistido en aplicar el tipo arancelario superior correspondiente a vehículos automóviles si hubieran considerado que un fabricante de automóviles concreto no estaba suficientemente comprometido en materia de

inversiones en China para justificar el tipo inferior, aunque normalmente las negociaciones entre las autoridades chinas y los fabricantes de automóviles daban por resultado la aplicación de un tipo inferior correspondiente a partes importadas.

**251. (Estados Unidos) Como se afirma en el párrafo 10 de su segunda declaración oral, los Estados Unidos han mantenido la opinión de que "las cargas de China (se trate de cargas interiores o de derechos de aduana) constituyen violaciones directas de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, así como del Acuerdo sobre las MIC". En este contexto, ¿se refieren los Estados Unidos a las medidas de China en su conjunto (es decir, cargas y prescripciones administrativas) cuando utilizan el término "las cargas de China" en su declaración citada *supra*?**

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

600. Sí, en este contexto los Estados Unidos se refieren a las medidas en su conjunto. El ejemplo específico que se presentó en la declaración oral se centraba en la manera en que las condiciones en materia de contenido nacional que imponen las cargas (tanto si esas cargas son cargas interiores o derechos de aduana propiamente dichos como si no lo son) afectaban al uso, la compra y la venta de partes importadas en el mercado interior. Ahora bien, la misma lógica es aplicable a las cargas administrativas que imponen las medidas. Es decir, las cargas administrativas vinculadas a la aplicación de los criterios de contenido nacional en las medidas de China sirven de desincentivo a los fabricantes y productores de partes para que utilicen, compren y vendan partes de automóviles importadas.

**De no ser así, ¿mantienen los Estados Unidos la posición de que aunque el Grupo Especial constatará que las cargas son "derechos de aduana" aplicados de manera compatible con el artículo II, dichos "derechos de aduana" deberían no obstante estar sujetos a las disciplinas de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y del Acuerdo sobre las MIC?**

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

601. Como se ha señalado, la respuesta a la primera parte de esta pregunta es afirmativa, por lo que parece que la segunda parte de la pregunta no es aplicable. Sin embargo, los Estados Unidos señalan una vez más que la compatibilidad de una medida con las consolidaciones arancelarias de un Miembro no es un factor que determine si la medida es o no es compatible con otras obligaciones en el marco de la OMC.

**252. (Estados Unidos) ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de ampliar su argumento en el párrafo 28 de su segunda declaración oral de que "[e]l Convenio del SA es pertinente sólo para ayudar a interpretar la Lista de compromisos arancelarios de China".? A juicio de los Estados Unidos, ¿qué elementos del Convenio del SA puede tener debidamente en cuenta el Grupo Especial para interpretar la Lista de compromisos arancelarios de China respecto de partes de automóviles?**

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

602. Como indica la pregunta, los Estados Unidos consideran que el Convenio del SA puede servir de medio de interpretación complementario de las listas de los Miembros que utilizan la nomenclatura del SA. A los Estados Unidos no les consta que exista ninguna limitación respecto de los elementos específicos del Convenio del SA (como el Preámbulo, la nomenclatura, las notas generales de interpretación, y las notas de capítulo) que se puedan utilizar a esos efectos.

**253. (Estados Unidos) ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de presentar alguna prueba que pueda apoyar su opinión de que "[e]s una práctica comercial habitual que un fabricante comience las operaciones con el montaje de juegos, y luego pase a operaciones completas de montaje utilizando expediciones por separado de partes y conjuntos". (Párrafo 33 de la segunda declaración oral de los Estados Unidos)?**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

603. Los Estados Unidos remiten al Grupo Especial a análisis históricos en los que se ha descrito una progresión típica de la expansión extranjera de los fabricantes de automóviles, comenzando por la importación de automóviles montados, seguida de un desplazamiento a la importación de juegos de piezas CKD, para progresar a operaciones de montaje más completas.<sup>131</sup> La mayoría de las empresas conjuntas internacionales en China también comenzaron la producción con operaciones de montaje de juegos de piezas CKD.<sup>132</sup>

E. JUEGOS COMPLETAMENTE DESMONTADOS (CKD) Y PARCIALMENTE DESMONTADOS (SKD)

**254. (Todas las partes) Sírvanse presentar al Grupo Especial pruebas documentales que apoyen sus posiciones respecto del trato que las autoridades aduaneras de China otorgaban a las importaciones de juegos de piezas CKD/SKD antes de su adhesión a la OMC así como después de su adhesión, pero antes de la implantación de las medidas.**

**Por ejemplo, los Estados Unidos han mantenido la posición de que hasta la implantación de las medidas, China no aplicaba los tipos arancelarios correspondientes a vehículos automóviles a los juegos de piezas CKD y SKD, sino que aplicaba los que se negociaban entre un determinado fabricante de automóviles en China y las autoridades chinas, en función de la cuantía de la inversión del fabricante de automóviles en China y del grado en que dicho fabricante utilizaba contenido local en el montaje de sus vehículos. En cambio, China ha argumentado que siempre ha tratado las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos.**

#### **Respuesta de China**

604. China ha clasificado los juegos de piezas CKD/SKD como vehículos automóviles y liquidado dichos juegos a los tipos de derechos aplicables a vehículos automóviles tanto antes como después de su adhesión a la OMC. Así lo demuestra la documentación de dos importaciones concretas de juegos de piezas CKD:

605. En 2001, antes de que China se adhiriera a la OMC, Dongfeng Peugeot Citroen importó un juego de piezas CKD y lo declaró como juego de piezas CKD. Posteriormente, el importador pagó el arancel de importación del 70 por ciento, que era a la sazón el tipo de derecho de China para el vehículo automóvil correspondiente.<sup>133</sup>

606. En 2004, después de que China hubiera ingresado en la OMC, Shanghai GM importó y declaró un juego de piezas CKD. Posteriormente, el importador pagó el arancel de importación del

---

<sup>131</sup> Ford in the Netherlands, 1903-2003, Global Strategies and National Interests, Ford: The European History 1903-2003, Ferry de Goey, páginas 233-234 (Estados Unidos - Prueba documental 15).

<sup>132</sup> The Past, Present and Future of China's Automotive Industry: A Value Chain Perspective, Matthias Holweg, Jianxi Luo, y Nick Oliver (The Cambridge-MIT Institute, agosto de 2005), página 37. (Estados Unidos - Prueba documental 16).

<sup>133</sup> China - Prueba documental 47.



34,2 por ciento, que era a la sazón el tipo de derecho de China para el vehículo automóvil correspondiente.<sup>134</sup>

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

607. Las Comunidades Europeas no poseen más pruebas documentales específicas acerca de la cuestión aparte de las presentadas con su Primera comunicación escrita (véase su párrafo 25) y las pruebas presentadas por el Canadá en los párrafos 67 y 68 de su Segunda comunicación escrita.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

608. En el apéndice de su comunicación de réplica (párrafos 3-5), los Estados Unidos describieron las prácticas arancelarias de China en los años inmediatamente anteriores a su adhesión a la OMC, que tuvo lugar el 11 de diciembre de 2001. Los Estados Unidos explicaron además (en el párrafo 5 del apéndice de su comunicación de réplica) que esas prácticas arancelarias continuaron después de que China se adhirió a la OMC "hasta que China comenzó a implantar las medidas en litigio en la presente diferencia".

609. En la segunda reunión sustantiva, al preguntársele si rechazaba esas afirmaciones fácticas, China confirmó que la descripción por los Estados Unidos de las prácticas arancelarias de China se corresponde de hecho con la realidad en los años inmediatamente anteriores a la adhesión de China a la OMC. China sólo rechazaba la descripción por los Estados Unidos de las prácticas arancelarias de China después de su adhesión a la OMC. China sostuvo que, desde su adhesión a la OMC, ha aplicado sistemáticamente a los juegos de piezas CKD/SKD el tipo arancelario correspondiente a vehículos automóviles. Los Estados Unidos señalarían a la atención del Grupo Especial la Prueba documental conjunta 25 (página 189), donde figuran más pruebas documentales de las prácticas arancelarias de China en los años inmediatamente anteriores a su adhesión a la OMC.

610. En cuanto a las prácticas arancelarias de China durante el período transcurrido entre la adhesión de China a la OMC y la entrada en vigor de las medidas en litigio, los Estados Unidos no han podido obtener más pruebas documentales por el momento. No obstante, a los efectos de la presente diferencia, el plazo cronológico más importante abarca los años inmediatamente anteriores a la adhesión de China a la OMC, no el plazo posterior a esa adhesión. En particular, son las prácticas arancelarias de China en el período anterior a su adhesión a la OMC las que son pertinentes a la interpretación del compromiso contraído por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo que acompaña al protocolo de adhesión a la OMC de China. Como explicaron los Estados Unidos en el apéndice de su comunicación de réplica (párrafos 8 y 9):

Las prácticas arancelarias de China relativas a los juegos completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (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

---

<sup>134</sup> China - Prueba documental 48.

desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento.

Al negociar esta disposición en los años que llevaron a la adhesión de China a la OMC, los Miembros de la OMC, entre ellos los Estados Unidos, sabían que China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (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 completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (SKD) (y las partes) considerablemente más bajos que para los vehículos automóviles, tanto cuando China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (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 completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (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 completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (SKD), a tipos más elevados, si sus intereses políticos cambiaban a medida que evolucionaba su rama de producción nacional automovilística.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

611. El Canadá señala que, durante la segunda audiencia, China reconoció que a los juegos de piezas CKD y SKD que China permitía importar a importadores específicos antes de la adhesión no se les imponía el tipo correspondiente al vehículo completo, sino que se les gravaba con derechos inferiores. El Canadá ha expuesto en los párrafos 67 y 68 de su Segunda comunicación escrita sus pruebas relativas al trato otorgado por China a juegos de piezas CKD y SKD antes de la adhesión, con amplias referencias. Habida cuenta del reconocimiento por China durante la segunda audiencia, China parece reconocer ahora que el proceso antes de la adhesión era el descrito, por ejemplo, en Canadá - Prueba documental 28, página 5, o sea, que los juegos de piezas CKD y SKD recibían el mismo trato que las partes y, de conformidad con la política de China antes de la adhesión, se les imponían tipos arancelarios basados en el contenido nacional del vehículo en el que se incorporaran.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 254**

612. Las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 254 y a las observaciones del Canadá sobre las respuestas de China después de la segunda reunión con el Grupo Especial.

#### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 254**

613. Al responder a esta pregunta, China, por primera vez, ha aportado pruebas de su clasificación y liquidación de derechos de juegos de piezas CKD. Esas pruebas son sumamente útiles puesto que establecen que China de hecho creó líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD y SKD después de su adhesión a la OMC. El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo obliga a China a aplicar un tipo de derecho del 10 por ciento a esas líneas arancelarias.

614. Las propias pruebas de China de diciembre de 2004 (China - Prueba documental 48) muestran que la expedición en cuestión fue clasificada en una línea arancelaria distinta (8703.23.34.90) - "juego CKD para coches Buick de 2800 cc". Como señaló el Canadá en el párrafo 67 de su Segunda

comunicación escrita, la introducción de líneas arancelarias a "nivel nacional" (o sea, por encima del nivel de 6 cifras) es precisamente la forma en que los Miembros de la OMC crean líneas arancelarias distintas para vehículos desmontados. La clasificación de China es prácticamente la misma que la de los ejemplos presentados por el Canadá, como Indonesia (en Canadá - Prueba documental 24). La única diferencia es al parecer que el arancel nacional de Indonesia suele utilizar ".11" ó ".21" como terminación, mientras que China utiliza ".90".

615. Para confirmar que la introducción por parte de China de líneas arancelarias para juegos de piezas CKD no se limitaba a coches de 2800 cc, el Canadá ha obtenido un ejemplar del Arancel Aduanero de 2005 de China, que muestra que las líneas arancelarias de 10 cifras terminadas en ".90" suelen ser para juegos de piezas CKD y SKD (o "juegos completos de conjuntos", como se les designa en el arancel).<sup>135</sup>

616. China convino en respuesta a la pregunta 257 que se había comprometido a otorgar un tipo arancelario del 10 por ciento a las líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD y SKD. China señala en respuesta a la pregunta 258 que "el trato arancelario -es decir, el tipo de derecho aplicable- está siempre vinculado a la clasificación arancelaria". Como China - Prueba documental 48 demuestra, y lo confirma Canadá - Prueba documental 48, China ha establecido líneas arancelarias distintas, con tipos de derechos específicos, para juegos de piezas CKD y SKD. Lo que no ha hecho, como la propia China reconoce que está obligada a hacerlo, ha sido aplicar un tipo de derecho del 10 por ciento a esas líneas arancelarias distintas.

617. El otro ejemplo presentado por China, China - Prueba documental 47, de enero de 2001, ilustra la aplicación de derechos a una expedición concreta de juegos de piezas CKD antes de la adhesión de China a la OMC. Los reclamantes, a partir de sus primeras comunicaciones escritas, demostraron que el tipo de derecho que China aplicaba a los juegos de piezas CKD antes de su adhesión a la OMC variaba en función tanto del contenido nacional de los vehículos fabricados utilizando los juegos de piezas CKD como de las negociaciones con los distintos fabricantes de vehículos. China reconoció en la segunda audiencia que a los fabricantes de vehículos a los que se permitía importar juegos de piezas CKD durante ese período se les imponía un tipo de derecho generalmente inferior al correspondiente al vehículo completo. China no ha rebatido las pruebas de los reclamantes sobre este aspecto, ni en lo general ni en lo específico (por ejemplo, demostrando que a los juegos de piezas CKD importados en China en 1999 del Canadá, mencionados en el párrafo 68 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, se les impuso el derecho del vehículo completo). Ello concuerda con las pruebas de los reclamantes de que a la expedición concreta de juegos de piezas CKD en 2001 que se documenta en China - Prueba documental 47 se le impuso un tipo de derecho situado en el correspondiente al vehículo completo o en sus proximidades.

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 254**

618. Los Estados Unidos alegan erróneamente que, en la segunda reunión sustantiva, "China confirmó que la descripción por los Estados Unidos de las prácticas arancelarias de China corresponde de hecho a la realidad en los años inmediatamente anteriores a la adhesión de China a la OMC".<sup>136</sup> China explicó en respuesta a una pregunta del Grupo Especial que, antes de su adhesión a la OMC, China mantenía políticas que permitían a un número limitado de fabricantes de automóviles obtener reducciones temporales de los tipos del derecho para *vehículos automóviles* que se aplicarían corrientemente a la importación de juegos de piezas CKD/SKD. Estos tipos reducidos

---

<sup>135</sup> Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular de China, 2005, Editorial de Ciencias Económicas (Canadá - Prueba documental 48).

<sup>136</sup> Respuestas de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 122.

para un número limitado de fabricantes de automóviles no eran los tipos para partes, y no se basaban en una clasificación de los juegos de piezas CKD/SKD como partes. Una vez terminadas estas reducciones del tipo de derecho aplicable, dichos fabricantes volvían a pagar el tipo aplicable a *vehículos automóviles* por las importaciones de juegos de piezas CKD/SKD, de conformidad con la clasificación corriente de dichos juegos. China documentó su clasificación y trato arancelarios corrientes de los juegos de piezas CKD/SKD antes de su adhesión en respuesta a la pregunta 254 del Grupo Especial.

619. Los reclamantes no han presentado pruebas de que China clasificara juegos de piezas CKD/SKD como *partes* antes de su adhesión a la OMC, o que les otorgara el trato de *partes* a efectos arancelarios. La premisa fundamental de su alegación -que el párrafo 93 comprometía a China a aplicar el tipo arancelario para partes de automóviles a los juegos de piezas CKD/SKD- carece así pues de todo fundamento.<sup>137</sup> Los Estados Unidos siguen refiriéndose a la Prueba documental conjunta 25 como "prueba" de esta presunta práctica anterior a la adhesión de tratar los juegos de piezas CKD/SKD como "partes" (o "*esencialmente* como partes"), aunque China ha demostrado que en la Prueba documental conjunta 25 se utilizan los términos "CKD" y "SKD" para referirse genéricamente a la utilización de partes importadas para montar vehículos automóviles -aspecto que el Canadá ha reconocido explícitamente.<sup>138</sup> El Canadá se remite ahora a la página 5 de Canadá - Prueba documental 28, y sin embargo es evidente que este documento, por mucha autoridad que tenga, utiliza el término "CKD" en el mismo sentido genérico -como lo demuestra, una vez más, el hecho de que los tipos arancelarios a que se refiere dicho documento sean los correspondientes a *partes* conforme a la política de contenido local de China antes de su ingreso en la OMC.<sup>139</sup> No existe ninguna prueba de la alegación de que China *alguna vez* clasificó juegos de piezas CKD/SKD como "partes" y fijó a estas importaciones los tipos de derechos aplicables a las partes.

620. Por las razones que China explicó en los párrafos 138 a 155 de su Segunda comunicación escrita, el intento de los reclamantes de establecer una práctica anterior a la adhesión de clasificar juegos de piezas CKD/SKD como partes y fijar a esas importaciones los tipos arancelarios para partes fundamentalmente no hace al caso - en ningún caso cabe interpretar que el párrafo 93 compromete a China a continuar haciendo algo que *ya* estaba haciendo, y en ningún caso cabe detraer del párrafo 93 la condición explícita del compromiso. Al no hacer al caso, los reclamantes no han presentado, de hecho, ninguna prueba de esta presunta práctica.

**255. (Todas las partes) Para los fabricantes de automóviles, ¿cuáles son las ventajas de importar juegos CKD y/o SKD, por oposición a importar partes de automóviles sueltas?**

#### **Respuesta de China**

621. China no considera que se pueda generalizar acerca de las razones por las que un fabricante de automóviles importe juegos de piezas CKD/SKD, en vez de importar partes y componentes de automóviles en expediciones múltiples. Son muchos los factores que puede tener en cuenta un

---

<sup>137</sup> De hecho, los Estados Unidos ni siquiera alegan que el párrafo 93 obligara a China a tratar los juegos de piezas CKD/SKD como partes a efectos arancelarios; lo más que pueden presentar es su vaga afirmación de que el párrafo 93 representaba un compromiso por parte de China de tratar los juegos de piezas CKD/SKD "*esencialmente* como partes a efectos arancelarios ...". Respuesta de los Estados Unidos después de la segunda reunión, párrafo 123 (sin cursiva en el original).

<sup>138</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de China, párrafo 146.

<sup>139</sup> Véase Canadá - Prueba documental 28, página 5. Los tipos arancelarios para "partes de juegos de piezas CKD" analizados en dicho documento son los mismos que se describen en la Prueba documental conjunta 25, es decir, los correspondientes a *partes* conforme a la política de contenido local de China antes de su adhesión, no los aplicables a juegos de piezas CKD/SKD.

fabricante de automóviles al decidir entre estos dos métodos de importación, como razones de control de calidad, gestión de existencias, el equilibrio entre los costes de expedición y de montaje en distintos lugares, y el volumen de producción previsto.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

622. Las ventajas se limitan a circunstancias muy específicas. Cuesta mucho más expedir juegos de piezas CKD y SKD que enviar partes a granel o vehículos completos porque la expedición en juegos exige costosas cajas/contenedores especiales y tiempo y personal para preparar los juegos. Para ello se precisa bastante más manipulación de las mercancías (con los correspondientes costes) que si se envían partes a granel o se expide un vehículo completo que puede desplazarse solo. La razón de que se expidan juegos de piezas CKD/SKD es que a veces no existe capacidad de fabricación en el país de destino. Básicamente, aún hay que hacer la inversión necesaria para construir coches a partir de expediciones de partes a granel.

623. Para pasar a las exportaciones de partes a granel, es preciso que en el lugar de destino se disponga de las plantas de montaje y fabricación, así como de un sistema informático suficientemente avanzado y de personal capacitado para gestionar miles de partes que han de utilizarse en diferentes modelos. Si esa capacidad no existe, la gestión de las partes se lleva a cabo en otro país donde la hay antes de expedir los juegos de piezas CKD/SKD al país de destino. No obstante, se trata siempre de una solución transitoria hasta que se desarrolle la capacidad necesaria y se den los primeros pasos del proceso de establecer la industria automovilística local.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

624. En lugar de importar juegos de piezas CKD o SKD, con los que no tienen operaciones o son sólo limitadas, los fabricantes de automóviles suelen preferir importar vehículos completamente montados. Como se explica en nuestra respuesta a la pregunta 253 del Grupo Especial, los fabricantes pueden decidir entrar en un mercado utilizando juegos de piezas CKD/SKD importados como parte de un plan a plazo más largo para establecer operaciones de producción en un país. Además, cuando los fabricantes de automóviles se topan con políticas impuestas por el gobierno que restringen la importación de vehículos completamente montados (como ocurría en China hasta mediados del decenio de 1990) pueden plantearse importar juegos de piezas CKD o SKD.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

625. Los fabricantes de automóviles utilizan los juegos de piezas CKD y SKD principalmente para comenzar su producción o bien para vehículos que tienen un bajo volumen de ventas en un país concreto. Como señala Liu (Canadá - Prueba documental 31), en la página 5, los fabricantes (tanto nacionales como extranjeros) consiguen colocar vehículos en el mercado con más rapidez si importan al principio modelos existentes en forma de juegos de piezas CKD o SKD. Los juegos CKD brindan a los fabricantes de vehículos la oportunidad comercial de introducir nuevos modelos en un mercado con rapidez, ya sea para tantear el mercado o complementar productos existentes para satisfacer la demanda del mercado. Un fabricante de vehículos no necesita una cadena de montaje entera especial para montar vehículos completos a partir de juegos CKD. En consecuencia no tiene que pagar el elevado coste fijo de establecer una cadena de montaje entera sin saber si la demanda de mercado justificará esa inversión.

626. También da a los fabricantes de vehículos tiempo suficiente para conseguir proveedores locales, si les resulta necesario. Si el vehículo se encuentra en producción en un mercado, el fabricante cuenta con cadenas de suministro que proveen todas las partes y sistemas necesarios para la

producción de vehículos, lo que contribuye a garantizar el control de la calidad desde el principio de la producción. A medida que los fabricantes entablan relaciones comerciales con proveedores locales, las exportaciones de juegos CKD tienden a disminuir y, en un momento dado, cesan.

627. Por último, en algunos casos, los fabricantes de vehículos podrán obtener determinadas ventajas fiscales consistentes en aranceles diferentes o preferencias fiscales nacionales vinculadas a la provisión de oportunidades de empleo local. Estas ventajas también disminuirán con el curso del tiempo, cuando la estructura de la proporción de partes y costes globales de la producción nacional justifiquen, como en el caso de China, un giro de un modelo comercial en el que se importan vehículos completos o juegos de piezas CKD/SKD a otro en el que la producción tanto de partes como de vehículos completos es mayormente nacional.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 255**

628. La respuesta de China hace una paráfrasis errónea de la pregunta del Grupo Especial. No se trata de juegos de piezas CKD y SKD, por un lado, y expediciones múltiples de partes, por el otro. Sin embargo, la respuesta de China demuestra que efectivamente reconoce que los juegos de piezas CKD y SKD son una cosa y la importación de partes de automóviles sueltas es otra muy distinta. China llega a reconocer ahora que existen verdaderas razones operacionales para importar partes de automóviles sueltas. Esto demuestra una vez más que China se ha inventado su 'teoría de la antielusión'.

**256. (Canadá) ¿Tendría el Canadá la bondad de presentar pruebas que respalden su declaración en su respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial de que "la mayoría de los Miembros que tienen líneas arancelarias distintas para juegos CKD imponen tipos más bajos que a los vehículos totalmente montados".? Sírvanse indicar los nombres de tales Miembros.**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

629. El Canadá remite al Grupo Especial a líneas arancelarias de países enumerados en la nota 80 de su Segunda comunicación escrita, específicamente Malasia (Canadá - Prueba documental 23), Indonesia (Canadá - Prueba documental 24), Viet Nam (Canadá - Prueba documental 26), y el Capítulo 87 del Arancel Exterior Común de la Comunidad de África Oriental (Kenya, Uganda, Tanzania) (Canadá - Prueba documental 27). Los otros dos países mencionados en esa nota (Australia y Filipinas) tienen líneas distintas que afectarían a las estadísticas comerciales, pero el trato arancelario de los vehículos desmontados es a grandes rasgos el mismo que el de los vehículos montados.

**257. (China) En cuanto al compromiso de China conforme al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, los Estados Unidos sostienen en respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial que "[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 ...".**

**¿Podría China formular observaciones sobre esta opinión? Dicho de otro modo, si China, como sostiene, trataba los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos en el momento de las negociaciones y el compromiso contraído en virtud del artículo 93 estuviera condicionado a la creación de una nueva línea arancelaria, ¿no carecería efectivamente de sentido el compromiso puesto que lo único que China ha de hacer es seguir tratando las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos?**

## Respuesta de China

630. No. Como ha explicado China, el párrafo 93 preveía la posibilidad de que China optara por seguir la senda de otros varios países en desarrollo de Asia y estableciera tipos arancelarios inferiores para juegos de piezas CKD/SKD, en derogación de la RGI 2 a). Si China siguiera esa senda y estableciera líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD/SKD, o si estableciera líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD/SKD por cualquier otra razón, China se comprometió a establecer un tipo arancelario del 10 por ciento para estas importaciones.

631. No es un compromiso carente de sentido - obliga a China a adoptar un tipo arancelario específico, si se cumple la condición enunciada en el párrafo 93. El hecho de que esta condición esté bajo el control de China no priva de sentido al compromiso. Existen otros casos en varios acuerdos de la OMC en los que una condición suspensiva está bajo el control del Miembro en el que se haría recaer la obligación, si se cumpliera la condición.<sup>140</sup> No se trata de compromisos carentes de sentido. Ni puede interpretarse que estas disposiciones *obliguen* al Miembro a hacer que la condición se cumpla, como sugieren implícitamente los Estados Unidos.

632. Expresado de otra forma, no se trata de que el compromiso del párrafo 93 "care[zca] efectivamente de sentido [...] puesto que lo único que China ha de hacer es seguir tratando las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos," como propone la pregunta. Hay razones por las que China pueda optar por clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como algo distinto de vehículos completos, y por establecer líneas arancelarias distintas a tal efecto - por ejemplo, para fomentar el crecimiento de las operaciones nacionales de montaje como alternativa de la importación de vehículos completamente montados. En tal caso, China fijaría un tipo de derecho del 10 por ciento para los juegos de piezas CKD/SKD.

## Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 257

633. La respuesta de China demuestra que su interpretación del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo tiene que ser errónea. Es muy poco verosímil afirmar que los Miembros se propusieron dejar que China "controlara" el compromiso. Esa lectura priva al compromiso de todo valor.

## Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 257

634. China afirma que el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la adhesión de China preveía la posibilidad de que en algún momento después de su adhesión a la OMC China optara por seguir la senda de algunos otros países asiáticos y establecer tipos arancelarios inferiores para juegos de piezas CKD, es decir, inferiores al tipo correspondiente al vehículo automóvil. China, como todos los demás Miembros de la OMC, tiene derecho a aplicar un tipo arancelario inferior a su tipo consolidado; no tiene que contraer un compromiso en materia de adhesión que le permita hacerlo. Si ese fuera el compromiso que China contrajo en el párrafo, carecería verdaderamente de todo sentido.

---

<sup>140</sup> Véase, por ejemplo, *Acuerdo sobre Contratación Pública*, párrafo 1 del artículo XII ("En las licitaciones, si una entidad autoriza la presentación de ofertas en diversos idiomas, uno de ellos deberá ser uno de los idiomas oficiales de la OMC."); *Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios*, artículo 16, nota 8 (que obliga al Miembro a permitir determinados movimientos de capital, pero únicamente si contrae compromisos especificados en materia de acceso a los mercados); *Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios*, Anexo sobre Servicios Financieros, apartado c) del artículo 1 (que compromete al Miembro a contraer determinados compromisos en materia de servicios financieros si permite que esos servicios se presten en competencia con una entidad pública).

**258. (China)** En respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial, los Estados Unidos sostienen que la utilización de la expresión "trato arancelario" en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo pone de relieve que la preocupación del Grupo de Trabajo era el tipo de derecho que aplicaba China, y que la preocupación no era la clasificación de los juegos de piezas CKD o SKD. ¿Se refiere la expresión "trato arancelario" en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo al *derecho arancelario* aplicado por China, pero no a la *clasificación* de juegos de piezas CKD o SKD? De no ser así, ¿opina China que el trato arancelario está vinculado siempre a la clasificación arancelaria? Sírvanse explicar el fundamento jurídico de su respuesta.

#### **Respuesta de China**

635. Es axiomático que la clasificación de una mercancía antecede a la determinación del tipo de derecho que se le aplica. En el marco de una Lista de concesiones, es imposible determinar el tipo de derecho correcto sin determinar antes la clasificación de la mercancía. Una Lista de concesiones es una matriz de artículos, especificados en filas, y los correspondientes tipos de derechos, especificados en columnas. No se puede determinar el tipo de derecho correcto sin establecer antes la línea arancelaria correcta. En este aspecto fundamental, el trato arancelario -es decir, el tipo de derecho aplicable- está vinculado siempre a la clasificación arancelaria.

636. Aparte de pasar por alto este rasgo básico de la forma en que se fijan los derechos, el intento estadounidense de desgajar el "trato arancelario" de los juegos de piezas CKD/SKD de su *clasificación* correcta hace caso omiso del texto simple del compromiso consignado en el párrafo 93. Este párrafo no menciona en absoluto el "trato arancelario" de juegos de piezas CKD/SKD en abstracto, sin tener en cuenta su clasificación. Al contrario, el compromiso que contrajo China está condicionado a la creación de *líneas arancelarias*. Por las razones que acaban de exponerse, para determinar si se puede aplicar una línea arancelaria concreta es preciso un acto de clasificación. Si la intención que subyace al párrafo 93 hubiera sido que China aplicase un tipo de derecho del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD/SKD *sin tener en cuenta su clasificación correcta en relación con una línea arancelaria concreta*, el compromiso no se habría expresado en términos de la creación de nuevas líneas arancelarias. En cambio, el párrafo habría expresado, sencillamente, que China aplicaría incondicionalmente un tipo de derecho del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD/SKD, en todos los casos. Eso no es lo que dice el párrafo 93.

637. El esfuerzo de los Estados Unidos por desgajar el tipo de derecho de la clasificación correcta no es sino un nuevo intento de los reclamantes de redactar de nuevo el compromiso que las partes realmente negociaron, y que se enuncia en el párrafo 93. Dicho compromiso exige simple e inequívocamente la creación de nuevas líneas arancelarias como condición suspensiva.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 258**

638. La clasificación de la mercancía se da por supuesta en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. El compromiso se contrae respecto del trato arancelario. Como han declarado los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 259 c), a los Miembros les preocupaba que China adoptase una nueva línea arancelaria que diera por resultado un cambio de los tipos de derechos correspondientes a partes a tipos más elevados correspondientes a vehículos completos.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 258**

639. *Al aplicar su arancel*, un Miembro toma una decisión en materia de clasificación. Al mismo tiempo, *en sus acuerdos con otros Miembros*, no tiene que comprometerse a adoptar una clasificación



concreta. Antes bien, el Miembro puede comprometerse a adoptar un tipo de derecho concreto que se aplicaría con total independencia de la manera en que ese Miembro clasifique un artículo concreto. Un ejemplo de lo anterior figura en el apéndice B de la *Declaración Ministerial sobre el Comercio de Productos de Tecnología de la Información* (ATI). Véase también la Certificación de Modificaciones de la Lista XX - Estados Unidos WT/Let/182).

**259. China declara en su respuesta a la pregunta 137 del Grupo Especial que no considera que un Miembro pueda crear una nueva línea arancelaria "de facto" y que el proceso de crear una nueva línea arancelaria supone enmendar el arancel aduanero del Miembro para incluir la nueva línea arancelaria.**

**a) (China) ¿En qué consiste exactamente el proceso de crear una nueva línea arancelaria? ¿Cómo puede enmendar un Miembro su arancel para incluir una nueva línea arancelaria?**

#### **Respuesta de China**

640. Como China explicó en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, el Ministerio de Hacienda publica un arancel revisado cada año (que, naturalmente, refleja la Lista de concesiones de China). Si China introdujera una nueva línea arancelaria, la incluiría en el próximo arancel publicado por el Ministerio de Hacienda.

**b) (Todas las partes) Suponiendo que pueda crearse de facto una nueva línea arancelaria, en tal caso, ¿qué factores se tendrían en cuenta para determinar si se creó o no una línea arancelaria de esa índole? Por ejemplo, ¿sería pertinente para examinar la forma en que China ha tratado, de hecho, las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD a pesar de lo que indica su Lista?**

#### **Respuesta de China**

641. Como explicó en respuesta a la pregunta 137, China no considera que se pueda crear una nueva línea arancelaria "de facto". Una línea arancelaria es algo específico -una línea en un arancel de un Miembro, con los correspondientes tipos de derechos-. Existe o no existe. Cuando los Miembros negocian compromisos que están supeditados a la creación de una nueva línea arancelaria, deben comprender que la línea arancelaria tiene que materializarse para que pueda nacer el compromiso. En cambio, si su armonía de criterios es que el Miembro que contrae la obligación la cumplirá *sin tener en cuenta el contenido del arancel del Miembro*, negociarían el compromiso de forma que recoja este entendimiento.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

642. Una situación en la que un Miembro adopta una medida que prevé un trato arancelario de una mercancía sin incorporar formalmente a su Lista una nueva línea relativa a esa mercancía podría calificarse como la creación de una nueva línea arancelaria *de facto*. Eso es precisamente lo que ha hecho China en virtud del párrafo 2) del artículo 2 y el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto N° 125. China aplica el tipo de derecho del 25 por ciento correspondiente al vehículo completo a dichos juegos de piezas CKD y SKD en lugar de su compromiso de aplicar un tipo del 10 por ciento.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

643. Los Estados Unidos entienden que el examen de una línea arancelaria "de facto" guarda relación con la evaluación de la compatibilidad de las medidas de China con las obligaciones

enunciadas en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Más concretamente, la cuestión se plantea porque China argumenta que está exenta de toda obligación conforme al párrafo 93 de otorgar un trato arancelario del 10 por ciento a juegos de piezas CKD/SKD por la cláusula introductoria de la última oración del párrafo 93. Dicha oración reza así: "En el caso de que China creara tales partidas [para juegos de piezas CKD/SKD], los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. Es decir, el concepto de una línea arancelaria "*de facto*" resulta útil para evaluar el argumento de China de que está exenta de toda obligación con respecto a los tipos arancelarios sobre juegos de piezas CKD/SKD porque, según China, no ha creado una línea arancelaria para juegos de piezas CKD/SKD.

644. Es pertinente para entender el sentido del párrafo 93 examinar cómo trataba China los juegos de piezas CKD/SKD en el momento de su adhesión. Como han explicado los Estados Unidos, y como convino China en la segunda reunión sustantiva, antes de la adhesión China no trataba los juegos de piezas CKD y SKD igual que los vehículos completos. Dichos juegos entraban, no a tipos elevados correspondientes a vehículos completos, sino a tipos de derechos iguales o inferiores a los correspondientes a partes, negociados en función de cada caso, que dependían de la utilización actual y la utilización futura prevista de contenido nacional por el fabricante. En contexto, la frase "en el caso de que China creara tales partidas" en el párrafo 93 significa que si China deja de aplicar tipos de derechos correspondientes a partes para los juegos de piezas CKD/SKD y en su lugar empieza a clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como un solo artículo en una línea arancelaria específica, el tipo de derecho no debe ser superior al 10 por ciento. Aunque las medidas no crean una nueva línea arancelaria *de jure*, surten el mismo efecto que una nueva línea al estimar que todos los juegos de piezas CKD/SKD deben importarse como vehículos completos a un tipo de derecho correspondiente a vehículos completos. Dicho de otro modo, en contra del argumento de China, la medida de China surte exactamente el efecto que preocupaba a los Miembros (a saber, un nuevo trato arancelario, más elevado, para los juegos de piezas CKD/SKD en lugar de los tipos especiales anteriores que eran iguales o inferiores a los correspondientes a partes), y en sí mismo, leído en contexto, el párrafo 93 obliga a China a imponer un tipo de derecho a juegos de piezas CKD/SKD que no sea superior al 10 por ciento.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

645. El Canadá no cree que exista un concepto jurídico de crear una nueva línea arancelaria "*de facto*". La cuestión consiste más bien en qué es lo que exige el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, y cómo ha violado China su compromiso de mantener el trato preferencial para juegos de piezas CKD y SKD previo a la adhesión y a la implantación de las medidas. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 286 y el párrafo 63 de la Segunda comunicación escrita del Canadá. Como ha argumentado el Canadá (por ejemplo, en la sección II.E de su Segunda comunicación escrita, y en su respuesta a la pregunta 61), el párrafo 93 obliga a China *no* a clasificar los juegos de piezas CKD o SKD como partes en sus partidas concretas correspondientes, *o* a clasificarlos como vehículos completos a nivel de seis cifras, sino a clasificarlos a un nivel más detallado (por ejemplo, a nivel de 8 cifras) como juegos de piezas CKD o SKD, o "desmontados", y gravarlos con un derecho no superior al 10 por ciento. Como se expone en los párrafos 68 y 69 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, esto es compatible con el trato preferencial que otorgaba China a los juegos de piezas CKD y SKD antes de la adhesión. Así pues, la promulgación de las medidas impugnadas viola el trato que China estaba obligada a seguir otorgando a los juegos de piezas CKD y SKD, puesto que, conforme al párrafo 1) del artículo 21, ahora considera que los juegos de piezas CKD y SKD están sujetos al tipo del 25 por ciento correspondiente al vehículo completo.

**Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 259 b)**

646. El Canadá reconoce ahora que "no cree que exista un concepto jurídico de crear una nueva línea arancelaria '*de facto*'".<sup>141</sup> El Canadá afirma que "la cuestión consiste más bien en qué es lo que exige el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, y cómo ha violado China su compromiso de mantener el trato preferencial [para juegos de piezas CKD y SKD] previo a la adhesión y a la implantación de las medidas".<sup>142</sup> Así pues, no obstante el hecho de que el compromiso que China contrajo en el párrafo 93 está condicionado explícitamente a un hecho específico -la creación de nuevas líneas arancelarias para juegos de piezas CKD/SKD- el Canadá pasa totalmente por alto la importancia de esta condición, ya sea *de jure* o *de facto*. En cambio, pretende encontrar en el párrafo 93 un "compromiso de mantener" determinadas prácticas anteriores a la adhesión, aunque a) el párrafo 93 no hace mención de estas presuntas prácticas; b) el párrafo no hace mención de mantener *nada*; y c) el Canadá no ha aportado pruebas de en qué consistían estas presuntas prácticas. Se trata de una redacción totalmente nueva del compromiso que China efectivamente contrajo en el párrafo 93.

c) **(Todas las partes) ¿Se refiere "línea [partida] arancelaria" en el contexto del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la adhesión de China a trato arancelario o a clasificación arancelaria, o a ambos?**

**Respuesta de China**

647. Sírvanse consultar la respuesta a la pregunta 258 *supra*.

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

648. La clasificación de la mercancía se da por supuesta en el párrafo 93. El compromiso se contrae respecto del trato arancelario de las mercancías específicas señaladas, es decir, los juegos de piezas CKD y SKD.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

649. En contexto, la frase "partida [línea] arancelaria" en el párrafo 93 se refiere tanto a clasificación arancelaria como a trato arancelario. Como han explicado los Estados Unidos, el párrafo 93 en conjunto explica con claridad que preocupaba a los Miembros el trato arancelario de los juegos de piezas CKD/SKD. Así pues, en contexto, la frase "partida [línea] arancelaria" indica que preocupaba a los Miembros que China adoptara una nueva línea arancelaria que diera por resultado un cambio de los tipos de derechos correspondientes a partes a tipos más elevados correspondientes a vehículos completos.

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

650. El párrafo 93 se ocupa del trato arancelario. Cuando se presenta un juego CKD o SKD en la frontera, tanto si se clasifica como partes o como un vehículo completo, China está obligada a imponer un tipo arancelario no superior al 10 por ciento. Como se expone *supra* en respuesta al párrafo b), si China modificara su práctica anterior de clasificar juegos de piezas CKD y SKD como partes, debe introducir una línea arancelaria en su arancel aduanero a un nivel de más de 6 cifras para juegos de piezas CKD y SKD, con un tipo de derecho del 10 por ciento.

---

<sup>141</sup> Respuestas del Canadá después de la segunda reunión, párrafo 39.

<sup>142</sup> Respuestas del Canadá después de la segunda reunión, párrafo 39.

**d) (Todas las partes) ¿Está el trato arancelario vinculado siempre a la clasificación arancelaria? De no ser así, ¿podrían presentar al Grupo Especial ejemplos de un compromiso de un Miembro en materia de trato arancelario que se haya contraído sin ningún vínculo con la clasificación arancelaria?**

**Respuesta de China**

651. Sírvanse ver la respuesta a la pregunta 258 *supra*.

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

652. El trato arancelario suele estar vinculado a la identificación del producto de que se trate y guarda relación con el tipo de derecho aplicable señalado en la Lista de concesiones de los Miembros de la OMC. Para poder "categorizar" o "clasificar" productos en la lista de concesiones y examinar luego el trato arancelario aplicable, es menester aplicar como contexto las reglas de clasificación arancelaria del SA debido a que las concesiones arancelarias se han negociado en función de la nomenclatura del SA.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

653. Los compromisos arancelarios suelen expresarse en términos de nomenclatura arancelaria (en el SA u otros sistemas), aunque no siempre. Por ejemplo, el artículo I del GATT de 1994 prescribe el trato NMF para productos similares, sin ninguna referencia específica a la clasificación arancelaria. Otro ejemplo es la Declaración Ministerial sobre el Comercio de Productos de Tecnología de la Información. En el apéndice B de ese acuerdo se enumeran productos sujetos a los compromisos arancelarios en el mismo, sin tener en cuenta cómo se clasifiquen esos productos. Un tercer ejemplo es el propio párrafo 93, que prevé un compromiso en materia de trato arancelario para juegos de piezas CKD/SKD, aunque esos artículos no estuvieran enumerados en el momento de la adhesión en el arancel de China, y los juegos de piezas CKD/SKD tampoco están previstos en las partidas de la nomenclatura del SA.

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

654. Los compromisos en materia de trato arancelario conforme a la Lista de un Miembro siempre están vinculados a la clasificación arancelaria. Como ha explicado el Canadá en la nota 79 de su Segunda comunicación escrita, puede efectuarse una clasificación ulterior a nivel nacional más allá de la clasificación de 6 cifras conforme al Sistema Armonizado. Los Miembros también pueden contar con programas de exención de derechos de aduana que no se basan en la clasificación arancelaria. Pero esos programas de hecho eximen de una obligación que ya se ha materializado en función del estado del producto importado cuando llegó a la frontera.

**260. (Todas las partes) Por lo que se refiere a un juego de piezas CKD o SKD, ¿están las partes de acuerdo en que las partes y componentes de un juego de esa índole podrían tener su origen en diferentes países?**

**Respuesta de China**

655. Desde luego. Un juego de piezas CKD o SKD montado en Alemania, por ejemplo, incluirá con casi toda seguridad partes y componentes originarios de países distintos de Alemania. A este respecto, no existe diferencia entre un juego de piezas CKD/SKD y un vehículo automóvil totalmente

montado, que es muy probable que también incluya partes y componentes originarios de más de un país.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

656. Sí, las partes y componentes de un juego de esa índole pueden tener su origen en diferentes países, y normalmente lo tienen. No obstante, el juego propiamente dicho llega en una sola expedición procedente de un solo país.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

657. Sí, es posible que las partes y componentes incluidos en un juego de piezas CKD o SKD concreto tengan su origen en diferentes países, pero esas partes se presentarían conjuntamente y serían importadas por un solo importador.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

658. El Canadá está de acuerdo en que en los casos poco frecuentes en se expide un verdadero juego de piezas CKD o SKD de un país a otro podrá tener partes de distinto origen. Por ejemplo, los juegos de piezas CKD expedidos del Canadá a China en 1999 que se mencionaron en el párrafo 69 de la Segunda comunicación escrita del Canadá ciertamente habrían contenido partes de origen estadounidense así como canadiense, dada la integración de la producción de la industria automovilística en esos dos países, y probablemente también habrían tenido algunas partes de otro origen (por ejemplo, México, el Japón, Corea, las CE, China, que suministran partes a la industria automovilística del Canadá). No obstante, el propio juego de piezas CKD llega en una sola expedición procedente de un solo país.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 260**

659. Las Comunidades Europeas se remiten a su respuesta a la pregunta 260. China reconoce ahora que las partes y componentes tienen su origen en diferentes países.

#### **F. SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS**

**261. (Estados Unidos) En el párrafo 63 del apéndice de su comunicación de réplica, ustedes están de acuerdo con China "en líneas generales en que en el caso de auténticas medidas en frontera que den la debida aplicación a 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". ¿Cabe entender que si el Grupo Especial resolviera a favor de China conforme al artículo II del GATT de 1994, no quedaría fundamento para su alegación en virtud del Acuerdo SMC? Sírvanse explicar detalladamente.**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

660. Una situación hipotética en la que un derecho de aduana conforme al artículo II del GATT no daría por resultado al parecer que se condonaran ingresos es la siguiente: Si un Miembro de la OMC aplica debidamente su arancel al Producto A importado, y también aplica debidamente su arancel al Producto B importado, en tal caso el Miembro de la OMC no condona ingresos, aunque los tipos arancelarios de los dos productos sean diferentes.

661. En cambio, supongamos una situación hipotética en la que un Miembro de la OMC impone aranceles al Producto A importado al tipo consolidado aplicable en un conjunto de circunstancias, pero en otro conjunto de circunstancias impone aranceles al Producto importado A a un tipo inferior al tipo consolidado aplicable. En esta situación, el Miembro de la OMC condona ingresos en virtud del hecho de que el tipo arancelario del Producto A importado varía en función de las circunstancias. En esta situación, el "punto de referencia normativo" pertinente son los ingresos recaudados cuando se aplica el tipo consolidado al Producto A importado. Los ingresos que se condonan son iguales a la diferencia entre los ingresos recaudados en la circunstancia en que se aplica el tipo consolidado y los recaudados en la circunstancia en que se aplica el tipo inferior.

662. Análogamente, si el gobierno aplica su arancel al producto A importado a un tipo inferior al tipo consolidado aplicable si la empresa importadora emplea determinadas mercancías nacionales, pero aplica el tipo consolidado aplicable si dicha empresa no emplea esas mercancías nacionales, en tal caso el gobierno condonaría ingresos en aquellas circunstancias en las que aplique un tipo inferior al tipo consolidado aplicable. El "punto de referencia normativo" pertinente son los ingresos recaudados cuando se aplica el tipo consolidado al Producto A importado (o sea, cuando la empresa importadora no cumple el requisito de emplear las mercancías nacionales). Los ingresos que se condonan son iguales a la diferencia entre los ingresos recaudados cuando se aplica el tipo consolidado al Producto A importado (o sea, cuando la empresa importadora no cumple el requisito de emplear las mercancías nacionales) y los recaudados cuando se aplica el tipo inferior al Producto A importado (o sea, cuando la empresa importadora cumple dicho requisito). En este ejemplo, el incentivo financiero del gobierno estaría comprendido en la categoría de "subvenciones prohibidas" del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC* porque está supeditado al empleo de mercancías nacionales con preferencia a las importadas.

663. En el contexto de la presente diferencia, si el Grupo Especial constatará que las medidas de China son compatibles con el artículo II del GATT, podría aplicarse cualquiera de las dos situaciones hipotéticas que se han descrito *supra*.

664. En primer lugar, si el Grupo Especial constatará que China aplica debidamente aranceles a las partes A y B importadas (o sea, la parte A importada recibe su tipo consolidado debidamente aplicado, y la parte B importada recibe su tipo consolidado debidamente aplicado), los Estados Unidos estarían de acuerdo en que es muy posible que el Gobierno chino no condone ingresos en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.

665. Si el Grupo Especial, no obstante, constatará que China aplica aranceles a partes importadas al tipo consolidado aplicable en un conjunto de circunstancias (es decir, la Parte A importada recibe un tipo arancelario del 25 por ciento cuando se monta en un vehículo automóvil que lleva insuficiente contenido local), pero aplica aranceles a la misma Parte A importada en otro conjunto de circunstancias (es decir, la misma Parte A importada recibe un tipo arancelario del 10 por ciento cuando se monta en un vehículo automóvil que lleva suficiente contenido local), en tal caso los Estados Unidos argumentarían que se condonan ingresos (como se expone *infra* en respuesta a la pregunta 267 del Grupo Especial).

**262. (Comunidades Europeas) ¿Están de acuerdo las Comunidades Europeas con los Estados Unidos en que, en el caso de verdaderas medidas en frontera que aplican debidamente la Lista de un Miembro, puede que no "se condonen ingresos" en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1? De ser así, ¿cómo compaginan las Comunidades Europeas esta opinión con el hecho de que sólo formulan una alegación al amparo del Acuerdo SMC en el caso de que el Grupo Especial considere que la medida es una medida en frontera compatible con el artículo II del GATT?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

666. Las Comunidades Europeas alegan que las medidas chinas violan los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC* únicamente en caso de que el Grupo Especial, en contra de los argumentos de las Comunidades Europeas, constatará a) que las medidas están comprendidas en el artículo II del GATT de 1994 y b) que China tiene derecho a conceder a las importaciones de partes de automóviles el trato (es decir, el tipo del 25 por ciento) que otorga a vehículos en su Lista.<sup>143</sup> Las Comunidades Europeas han demostrado en sus comunicaciones anteriores que las medidas chinas, en el marco de una "doble hipótesis" de esa índole, constituyen una contribución financiera en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. China condona ingresos "que en otro caso se percibirían" al gravar determinadas partes de automóviles importadas con el tipo del 10 por ciento e imponer al mismo tiempo a otras partes de automóviles importadas (es decir, a las que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local establecidas en las medidas) el tipo del 25 por ciento, lo que constituye un "punto de referencia normativo, definido".<sup>144</sup> Las Comunidades Europeas consideran que esta constatación no está excluida si el tipo de derecho del 25 por ciento está en conformidad con la Lista china.

**263. (Comunidades Europeas) Sírvanse explicar detalladamente el fundamento jurídico de su posición de que medidas en frontera legítimas que son plenamente compatibles con el artículo II del GATT pueden no obstante, en derecho, constituir subvenciones prohibidas en virtud del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

667. Las Comunidades Europeas consideran que nada de lo que figura en el texto, el contexto o el fin del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC* excluye las medidas en frontera legítimas compatibles con el artículo II del GATT de 1994 del ámbito de subvenciones prohibidas.

668. Una medida se considera una subvención prohibida en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC* si se cumplen tres condiciones: La medida debe a) constituir una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1 del artículo 1, b) otorgar un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, y c) estar supeditada al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3. La existencia de medidas en frontera legítimas compatibles con el artículo II del GATT de 1994 no excluye ninguna de estas condiciones.

669. Por lo que se refiere a a), una contribución financiera en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC* exige que "se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían". Como expuso el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, ello se determina en función de una comparación entre los "ingresos realmente percibidos" y los ingresos que "en otro caso" se habrían percibido teniendo en cuenta "algún punto de referencia normativo, definido". Tanto los ingresos realmente percibidos como los ingresos que en otro caso se habrían percibido pueden basarse en medidas en frontera que son compatibles con el artículo II del GATT de 1994.

---

<sup>143</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 282, y la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 149.

<sup>144</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 285 a 288, y la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 150 a 151.

670. En cuanto al punto b) *supra*, un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 se otorga si la contribución financiera coloca al receptor en una situación mejor que la que habría tenido de no existir esa contribución. No es pertinente a esta apreciación que las medidas que otorgan el beneficio sean compatibles o no con el artículo II del GATT de 1994.

671. En lo tocante al punto c) *supra*, las subvenciones están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 si el receptor obtiene la subvención únicamente a condición de que emplee productos nacionales con preferencia a los importados. La compatibilidad con el artículo II del GATT de 1994 de cualquier medida en frontera que otorgue la subvención no es, una vez más, pertinente.

672. Este punto se ilustra mediante un sencillo ejemplo. El arancel del Miembro X de la OMC consigna dos tipos arancelarios distintos para la importación de procesadores: el 20 por ciento para los procesadores que se monten en computadoras con discos duros nacionales (procesadores de categoría A), y el 40 por ciento para los procesadores que se monten en computadoras con discos duros importados (procesadores de categoría B). Si X grava las importaciones de procesadores conforme a este arancel, esos derechos de importación no infringirían el artículo II del GATT de 1994. No obstante, X otorgaría una subvención prohibida en virtud del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. En primer lugar, existe una contribución financiera en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. X condona ingresos que en otro caso se percibirían si los ingresos realmente percibidos (es decir, el 20 por ciento derivado de las importaciones de procesadores de categoría A) se comparan con los ingresos que se habrían percibido "en otro caso" (es decir, el 40 por ciento derivado de las importaciones de procesadores de categoría B). Este 40 por ciento de ingresos no es una "facultad en abstracto" sino un "punto de referencia normativo, definido" que figura en el ordenamiento jurídico de X. En segundo lugar, X también otorga un beneficio a los fabricantes de computadoras que combinen los procesadores con discos duros nacionales, puesto que no tienen que pagar los derechos superiores. En tercer lugar, dicha subvención está supeditada al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados porque los fabricantes de computadoras únicamente obtienen el beneficio del tipo de derecho inferior si combinan los procesadores con discos duros nacionales. Estas conclusiones no resultan afectadas por el hecho de que los derechos de importación estuvieran en conformidad con el arancel y, en consecuencia, no fueran contrarios al artículo II del GATT de 1994.

**264. (Comunidades Europeas) ¿Argumentan ustedes que la existencia de un tipo arancelario compatible con la OMC sobre un artículo completo que sea más elevado que un tipo arancelario compatible con la OMC sobre las partes de ese artículo puede, en sí misma, constituir una subvención? Sírvanse explicar con detalle.**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

673. Las Comunidades Europeas no argumentan que la existencia de un tipo arancelario compatible con la OMC sobre un artículo completo que sea más elevado que un tipo arancelario compatible con la OMC sobre las partes de ese artículo pueda, en sí misma, constituir una subvención.

674. Como se expone *supra* y en comunicaciones anteriores, las Comunidades Europeas argumentan que China condona ingresos "que en otro caso se percibirían" al gravar determinadas partes de automóviles importadas con el tipo del 10 por ciento e imponer al mismo tiempo a otras partes de automóviles importadas (o sea, las que no cumplen las prescripciones en materia de



contenido local previstas en las medidas) el 25 por ciento, y que esto otorga un beneficio.<sup>145</sup> En términos abstractos, las Comunidades Europeas no argumentan que la diferencia entre los tipos arancelarios del artículo completo y de sus partes constituya una subvención. La subvención consiste antes bien en la diferencia entre el tipo arancelario inferior para las partes que se someten a operaciones de fabricación en artículos con suficiente contenido local y el tipo arancelario más elevado para las partes que se montan en artículos con insuficiente contenido local.

**265. (Comunidades Europeas)** Ustedes declararon en la segunda reunión sustantiva que su alegación conforme al *Acuerdo SMC* se basaba en la doble hipótesis de que el Grupo Especial constatará que las medidas de China son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido del apartado b) del párrafo 1 del artículo II y que China tiene derecho a imponer el tipo del 25 por ciento a las partes.

a) Sírvanse confirmar si su tesis es que, si el Grupo Especial formulara dichas constataciones, el tipo del 25 por ciento sería el tipo para *todas* las partes de automóviles, y que, por tanto, imponer el tipo del 10 por ciento respecto de *algunas* partes daría por resultado que el Gobierno chino condonara ingresos que en otro caso percibiría.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

675. Las Comunidades Europeas no sostienen, conforme a la doble hipótesis de su alegación al amparo del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*, que el tipo del 25 por ciento sea el tipo para "todas" las partes de automóviles. Como se ha expuesto *supra* y en comunicaciones anteriores, el tipo del 25 por ciento sería el de las partes de automóviles que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local establecidas en las medidas. A las demás partes de automóviles, es decir, las que cumplen las prescripciones en materia de contenido local, se les aplicaría el tipo del 10 por ciento.<sup>146</sup>

676. Como se expone en respuesta a las preguntas 157 y 158 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas no argumentan que el tipo del 25 por ciento sea un "tipo supletorio" y consideran que una constatación de esa índole no formaría parte del criterio jurídico pertinente para poder determinar el "punto de referencia normativo" conforme al inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.<sup>147</sup>

**266. (Comunidades Europeas y China)** Si el Grupo Especial constatará que China tenía derecho a clasificar como vehículo automóvil las partes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil completo, y en consecuencia tenía derecho a imponer el derecho del 25 por ciento en los casos establecidos en las medidas, en su opinión, ¿supondría esa resolución que China estaba autorizada a aplicar su tipo para vehículos automóviles a determinadas *partes*, o supondría que China estaba autorizada a aplicar su tipo para vehículos automóviles a *vehículos automóviles*?

---

<sup>145</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 284 a 292, y la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 150 a 152.

<sup>146</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 288; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 150; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 157 del Grupo Especial.

<sup>147</sup> Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 157 y 158 del Grupo Especial.

### **Respuesta de China**

677. China no entiende la distinción que sugiere la pregunta. Conforme a la RGI 2 a), las partes y componentes que poseen las características esenciales del artículo completo se clasifican como el artículo completo, no como partes. Como artículo completo, están sujetas a los correspondientes tipos de derechos que se aplican al artículo completo.

678. Esta cuestión tal vez guarde relación con un aspecto de la RGI 2 a) que las partes han debatido durante las dos reuniones sustantivas del Grupo Especial. Es innegable que, con arreglo a la RGI 2 a), una "parte" se clasificará a veces como el artículo completo. Por ejemplo, un volante de dirección que forma parte de un grupo de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil se clasificará y liquidará como vehículo automóvil, no como volante de dirección. Ello se desprende de la aplicación corriente de la RGI 2 a). Es igual que el hecho de que el mismo volante de dirección en un vehículo automóvil completamente montado se clasifique *también* como parte de un vehículo automóvil, no como un volante de dirección.

679. Por estas razones, una constatación por el Grupo Especial de que China tiene derecho a clasificar como vehículo automóvil las partes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil completo, y a imponer el derecho del 25 por ciento en los casos establecidos en las medidas impugnadas, supondría necesariamente que China está autorizada a aplicar el tipo de derecho del 25 por ciento a las partes y componentes de automóviles que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

680. Una resolución de esa índole supondría que China está autorizada a aplicar el tipo del 25 por ciento (vehículos automóviles) a determinadas partes, es decir, a aquellas partes que no cumplan las prescripciones en materia de contenido local establecidas en las medidas.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 266**

681. El reconocimiento por parte de China, en respuesta a la pregunta 266, de que una resolución de esa índole supondría que China estaba "autorizada a aplicar el tipo de derecho del 25 por ciento a las partes y componentes de automóviles" (el subrayado es nuestro) respalda la alegación de las Comunidades Europeas en virtud del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Como se expone más a fondo en comunicaciones anteriores<sup>148</sup>, el trato del derecho del 10 por ciento para partes no caracterizadas como vehículos completos puede compararse con el "punto de referencia normativo, definido", del trato del derecho del 25 por ciento para partes caracterizadas como vehículos completos puesto que ambos atañen, con arreglo a la hipótesis que activa la aplicación del artículo 3 del *Acuerdo SMC*, al trato de las importaciones de partes de automóviles en el ordenamiento jurídico chino.

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 266**

682. Los Estados Unidos entienden que la respuesta de China supone que si una expedición a granel de una parte de automóvil concreta está comprendida en el ámbito de las medidas, China "clasificaría" esa parte como un vehículo completo. A este respecto, los Estados Unidos también remiten al Grupo Especial a la respuesta de China a la pregunta 175 del Grupo Especial y a las observaciones de los Estados Unidos al respecto.

---

<sup>148</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 285 a 288; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 149 a 151.

**267. (Comunidades Europeas y Estados Unidos) ¿Cómo compaginan las Comunidades Europeas y los Estados Unidos su opinión de que la carga del 25 por ciento sobre partes y componentes importados es el "punto de referencia normativo" pertinente a efectos del análisis de sus alegaciones al amparo del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*, con sus alegaciones principales de que dicha carga no es el tipo de derecho pertinente a partes de automóviles, sino el tipo de derecho pertinente a vehículos automóviles? Dicho de otra forma, ¿cómo puede constituir la diferencia entre el tipo de vehículo completo del 25 por ciento y el tipo del 10 por ciento correspondiente a partes los ingresos condonados que en otro caso se percibirían, si, como aducen los reclamantes, el tipo del 10 por ciento (y no el del 25 por ciento) es el tipo pertinente que se ha de aplicar a todas las partes?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

683. Las Comunidades Europeas no ven ninguna discrepancia. La alegación al amparo del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC* se basa en la hipótesis de que China tiene derecho a aplicar el tipo de derecho del 25 por ciento a partes de automóviles que no cumplen las prescripciones en materia de contenido local establecidas en las medidas impugnadas. Según esa hipótesis, el tipo del 25 por ciento constituye el "punto de referencia normativo, definido", pertinente. La alegación relativa al artículo II del GATT de 1994, en cambio, no se basa en hipótesis antes citada. En ausencia de esta última hipótesis, las Comunidades Europeas consideran que China no puede imponer derechos de aduana del 25 por ciento a las importaciones de partes de automóviles.

684. Para mayor comodidad del Grupo Especial, las Comunidades Europeas reiteran la estructura de sus alegaciones que consta de tres niveles. En su alegación principal (nivel 1), las Comunidades Europeas demuestran que las medidas impugnadas violan el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y constituyen medidas interiores incompatibles con el artículo III del GATT de 1994. Subsidiariamente, es decir, si el Grupo Especial constata que las medidas chinas solamente aplican derechos de aduana propiamente dichos (nivel 2), las Comunidades Europeas plantean que China viola el artículo II del GATT de 1994 al imponer derechos del 25 por ciento sobre partes de automóviles en lugar del tipo de derecho aplicable del 10 por ciento previsto en la lista china. Si el Grupo Especial constata que las medidas solamente aplican derechos de aduana propiamente dichos y que China tiene derecho a aplicar el tipo del 25 por ciento a partes de automóviles ("doble hipótesis", nivel 3), las Comunidades Europeas alegan subsidiariamente que las medidas violan el párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Dentro de este tercer nivel subsidiario, China condona ingresos "que en otro caso se percibirían" cuando impone el 10 por ciento a partes de automóviles que cumplen las prescripciones en materia de contenido local establecidas en las medidas impugnadas y el 25 por ciento a las que no las cumplen.

**a) (Comunidades Europeas y Estados Unidos) ¿Cómo puede considerarse la aplicación del tipo de 25 por ciento "legítimamente comparable" a la aplicación del tipo del 10 por ciento, si el tipo del 25 por ciento (o la diferencia entre ese tipo y el tipo del 10 por ciento) es, en su opinión, incompatible con las normas de la OMC desde el primer momento?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

685. Cómo se expone *supra*, la aplicación del tipo del 25 por ciento a partes de automóviles no es incompatible con las normas de la OMC con arreglo a la hipótesis de que China tiene derecho a aplicar el tipo de derecho del 25 por ciento a partes de automóviles. Esta hipótesis es el fundamento de la alegación al amparo del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Según esta hipótesis, el tipo del 25 por ciento constituye el "punto de referencia normativo, definido", pertinente para poder comparar los "ingresos realmente percibidos" y los ingresos que "en otro caso" se habrían percibido.

Por lo tanto, las Comunidades Europeas consideran que el tipo del 10 por ciento sobre las partes de automóviles que cumplen las prescripciones en materia de contenido local que figuran en las medidas impugnadas y el tipo del 25 por ciento para partes que no las cumplen son de hecho comparables a los efectos del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.<sup>149</sup>

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

686. La situación hipotética que parece constituir la premisa de la pregunta del Grupo Especial es que las medidas de China imponen derechos de aduana propiamente dichos por la cuantía del 25 por ciento a las partes importadas si no se montan en un vehículo automóvil con contenido local suficiente, pero imponen derechos de aduana propiamente dichos por la cuantía de sólo el 10 por ciento a esas mismas partes importadas si se montan en un vehículo automóvil con contenido local suficiente. En esta situación hipotética, suponiendo que el Grupo Especial constatará que las medidas de China constituirían derechos de aduana pero aplicaban aranceles que excedían del tipo consolidado en violación del artículo II del GATT en algunas circunstancias (por ejemplo, en las circunstancias en que esas medidas aplican un tipo arancelario del 25 por ciento a partes importadas montadas en un vehículo automóvil que lleva contenido local insuficiente), sería procedente considerar que el tipo arancelario del 25 por ciento es el "punto de referencia normativo" pertinente a los efectos del análisis en virtud del párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Ese es el tipo que se aplicaría a una parte importada concreta si el fabricante de automóviles no responde a los incentivos previstos en las medidas de China y no cumple el requisito de emplear esa parte importada en el montaje de un vehículo automóvil que lleve suficiente contenido local. Los Estados Unidos no opinan que el análisis en el marco del *Acuerdo SMC* se vea afectado por el hecho de que el tipo arancelario del 25 por ciento sea incompatible con el artículo II del GATT. El tipo arancelario del 25 por ciento puede servir todavía de "punto de referencia normativo" pertinente a los efectos del análisis conforme al párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Aunque la aplicación de ese tipo arancelario sería incompatible con el artículo II del GATT, es no obstante el tipo que se aplica en China, es decir, conforme al derecho chino (determinado por el Grupo Especial como cuestión de hecho), y es el derecho chino el que determina el punto de referencia. Los ingresos condonados en esta situación hipotética serían iguales a la diferencia entre los ingresos percibidos cuando se aplica el tipo arancelario del 25 por ciento a partes importadas que se montan en un vehículo automóvil que lleva insuficiente contenido local y los ingresos percibidos cuando se aplica el tipo arancelario del 10 por ciento a las mismas partes importadas si se montan en un vehículo automóvil que lleva suficiente contenido local.

687. Los Estados Unidos consideran que las cargas impuestas en virtud de las medidas de China no son derechos de aduana propiamente dichos, sino cargas interiores. (Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 190). Específicamente, las medidas de China imponen una carga interior por la cuantía del 25 por ciento a partes importadas si no se montan en un vehículo automóvil con suficiente contenido local pero imponen una carga de sólo el 10 por ciento a esas mismas partes importadas si se montan en un vehículo automóvil con suficiente contenido local. En estas circunstancias, suponiendo que el Grupo Especial constatará que las medidas de China constituirían medidas interiores que son incompatibles con el artículo III del GATT, sería procedente considerar la carga interior del 25 por ciento como el "punto de referencia normativo" pertinente a efectos del análisis con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Esa es la carga que se aplicaría a una parte importada concreta si el fabricante de automóviles no responde a los incentivos previstos en las medidas de China y no cumple la prescripción de utilizar esa parte importada en el montaje de un vehículo automóvil que lleve suficiente contenido local. Al igual que en la circunstancia en que las cargas en litigio se consideran derechos de aduana propiamente dichos, los Estados Unidos no consideran que el

---

<sup>149</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 151.

análisis en el marco del *Acuerdo SMC* se vea afectado por el hecho de que la carga interior del 25 por ciento sea incompatible con el GATT. La carga interior del 25 por ciento puede servir aún de "punto de referencia normativo" pertinente a efectos del análisis con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Aunque la aplicación de esa carga interior sería incompatible con el artículo III del GATT, es no obstante la carga que se aplica en China, es decir, conforme al derecho chino (que el Grupo Especial ha determinado como una cuestión de hecho), y es el derecho chino el que determina el punto de referencia. Los ingresos condonados en esta situación hipotética serían iguales a la diferencia entre los ingresos percibidos cuando se aplica la carga interior del 25 por ciento a partes importadas que se montan en un vehículo automóvil que lleva insuficiente contenido local y los ingresos percibidos cuando se aplica una carga del 10 por ciento a las mismas partes importadas si se montan en un vehículo automóvil que lleva suficiente contenido local.

688. Los Estados Unidos señalan que, en respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, al tratar de describir los "ingresos condonados" por el Gobierno chino en el sentido del inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, los Estados Unidos consideraron que las medidas de China obligaban al fabricante de automóviles a pagar una combinación de derechos de importación y cargas interiores. Los Estados Unidos creen que la opinión correcta sobre las medidas de China, como cuestión jurídica, es que únicamente imponen cargas interiores, como se explica *supra*.

**b) (Comunidades Europeas)** En el párrafo 287 de su Primera comunicación escrita, con respecto a su alegación en virtud del *Acuerdo SMC*, ustedes argumentan que para poder determinar si un gobierno condona ingresos 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". Si se comparan los ingresos percibidos con arreglo a la medida impugnada (25 por ciento) con lo que en opinión de ustedes se recaudaría si la medida no existiera (10 por ciento), parecería que la medida impugnada produce más, no menos, ingresos para el Gobierno de China de lo que sería el caso si no existiera. ¿Por qué no es éste el análisis pertinente?; es decir, ¿por qué el 10 por ciento no es en "punto de referencia normativo" pertinente en este caso, en particular habida cuenta de su opinión de que el 25 por ciento es incompatible con las normas de la OMC?

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

689. En primer lugar, y como se expone en respuesta a la pregunta anterior, la aplicación del tipo del 25 por ciento a partes de automóviles no es incompatible con las normas de la OMC según la hipótesis, en la que basa la alegación en virtud del párrafo 1 b) del artículo 3, de que China tiene derecho a aplicar el tipo de derecho del 25 por ciento a las partes de automóviles.

690. En segundo lugar, las Comunidades Europeas no comparan "los ingresos percibidos con arreglo a la medida impugnada (25 por ciento) con lo que (...) se recaudaría si la medida no existiera (10 por ciento)". En cambio, las Comunidades Europeas comparan los ingresos realmente percibidos de las importaciones de partes de automóviles que cumplen las pertinentes prescripciones en materia de contenido local (10 por ciento) con los ingresos que se podrían haber recaudado "en otro caso". Esos ingresos consisten en los derechos impuestos a partes de automóviles que no cumplen las pertinentes prescripciones en materia de contenido local (25 por ciento). Como este tipo del 25 por ciento está previsto explícitamente en las medidas de China para determinadas partes de automóviles importadas, no es, en palabras de *Estados Unidos - EVE*, una "facultad en abstracto" sino un "punto

de referencia normativo, definido".<sup>150</sup> Al gravar las importaciones de partes de automóviles que cumplen las pertinentes prescripciones en materia de contenido local con derechos del 10 por ciento solamente, China ha hecho caso omiso de este punto de referencia y, por tanto, ha condonado "ingresos públicos que en otro caso se percibirían".

691. Las Comunidades Europeas no entienden el análisis subsidiario al que se alude en la pregunta. Comparar los derechos del 10 por ciento, no con el punto de referencia del 25 por ciento, sino con los derechos del 10 por ciento no sería una comparación, pues nada puede compararse consigo mismo. Además, un análisis subsidiario no puede empezar por los derechos del 25 por ciento y compararlos con los del 10 por ciento. Las Comunidades Europeas no alegan que China condone ingresos al imponer derechos del 25 por ciento a partes de automóviles que no cumplen las pertinentes prescripciones en materia de contenido local. La alegación es antes bien que China condona ingresos al imponer a las importaciones de partes de automóviles que cumplen las pertinentes prescripciones en materia de contenido local derechos del 10 por ciento solamente.

**268. (Estados Unidos) ¿Argumentan los Estados Unidos que la diferencia del 15 por ciento ad valorem entre los tipos del 25 por ciento y del 10 por ciento, que según los Estados Unidos, se impone con carácter interior, es el punto de referencia? De ser así, ¿pueden explicar los Estados Unidos el fundamento jurídico de una conclusión de que el Gobierno chino percibiría en otro caso el 15 por ciento cuando no se impone a vehículos que tienen suficiente contenido local?**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

692. Los Estados Unidos suponen que esta pregunta pretende referirse a la "diferencia entre los tipos del 25 por ciento y del 10 por ciento" y no a la "diferencia entre los tipos del 15 por ciento y del 10 por ciento". Como se explica *supra* en respuesta a las preguntas 190 y 267, el punto de referencia son los ingresos recaudados cuando se aplica la carga del 25 por ciento, y es la diferencia entre los ingresos recaudados cuando se aplica la carga del 25 por ciento y los recaudados cuando se aplica la carga del 10 por ciento la que, como cuestión de derecho, representa los ingresos condonados por el Gobierno chino.

**269. (Estados Unidos) En cuanto a su alegación en virtud del Acuerdo SMC, en la segunda reunión sustantiva ustedes declararon que el punto de referencia normativo puede variar con el transcurso del tiempo según las medidas surten su efecto previsto de desviar las compras de partes de las importaciones a fuentes locales, es decir, que al principio la mayoría de los fabricantes de automóviles pagarán la carga del 15 por ciento y algunos pagarán cero por ciento, pero al final sucederá lo contrario.**

**a) Si esta declaración es cierta, ¿no da a entender que la cuantía de ingresos condonados, y toda subvención, alcanzaría cero después de que las medidas llevaran en vigor un plazo determinado?**

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

693. La declaración formulada por los Estados Unidos en la segunda reunión sustantiva no pretendía dar a entender que el punto de referencia normativo variaría con el transcurso del tiempo.

---

<sup>150</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 288; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 150; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 157 del Grupo Especial.

Antes bien, los Estados Unidos se referían a la forma de determinar el punto de referencia normativo pertinente en las circunstancias de la presente diferencia. Específicamente, los Estados Unidos trataban de explicar que no siempre procede definir el punto de referencia normativo en términos de un "tipo supletorio", en la medida en que un tipo supletorio supone los ingresos que se recaudan normalmente o más a menudo. En muchos casos procede definir el punto de referencia normativo en esos términos. No obstante, en algunos casos, como la presente diferencia, el punto de referencia normativo no representará necesariamente la cuantía de ingresos que se recaudan normalmente o más a menudo. Antes bien, el punto de referencia normativo puede suponer la cuantía de ingresos que se aplica si no se cumple una condición concreta.

694. Como explicaron los Estados Unidos en el párrafo 145 del apéndice de su comunicación de réplica, cuando unas medidas otorgan incentivos a los fabricantes para que utilicen mercancías nacionales con preferencia a las importadas, como hacen las medidas en litigio en la presente diferencia, están destinadas por su propia naturaleza a modificar el comportamiento del fabricante con el transcurso del tiempo. La meta de medidas como las que están en litigio en la presente diferencia es modificar la forma en que se llevan a cabo normalmente las operaciones comerciales y crear un incentivo para que los fabricantes empiecen a obtener más partes localmente en lugar de importarlas. Aunque en un principio prevalezca la carga más elevada, a medida que las prácticas comerciales respondan a esos incentivos, los ingresos recaudados más a menudo en el marco de las medidas también variarían. Un número creciente de fabricantes tendrían derecho a la carga inferior al montar vehículos que llevaran suficiente contenido local.

695. Así pues, en el caso de las medidas de China, el punto de referencia normativo -la carga interior del 25 por ciento- permanece igual con el transcurso del tiempo. Sin embargo, ello no supone que la carga interior del 25 por ciento sea un tipo supletorio en el sentido en que representa la cuantía de ingresos recaudados normalmente o más a menudo, ya que la cuantía de ingresos recaudados normalmente o más a menudo por designio de las propias medidas variará con el transcurso del tiempo. Antes bien, la carga interior del 25 por ciento es el tipo que se aplica si un fabricante de automóviles no cumple la condición de utilizar suficiente contenido local en el montaje de un vehículo para tener derecho al tipo del 10 por ciento, y por esa razón la carga interior del 25 por ciento sirve de punto de referencia normativo.

**b) ¿Cuál es el fundamento jurídico de su tesis de que un "punto de referencia normativo", que supuestamente es el criterio de comparación para determinar si una medida da lugar a la condonación de ingresos, puede concretarse en función de los efectos de esa misma medida cuando se aplica durante un período de tiempo?**

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

696. Los Estados Unidos no argumentan que el punto de referencia normativo se pueda concretar en función de los efectos de la medida en cuestión al ser aplicada durante un período de tiempo. Como se explica *supra* en respuesta a la pregunta 269 a) del Grupo Especial, el punto de referencia normativo permanece igual con el transcurso del tiempo.

**270. (Estados Unidos) En su Primera comunicación escrita, en relación con su alegación en virtud del Acuerdo SMC, ustedes declaran que las medidas "eximen a los fabricantes de las cargas que de otro modo se percibirían si emplean partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas", y siguen aduciendo que de lo que se exige a los fabricantes en esas circunstancias es de una "carga lineal del 25 por ciento sobre las partes de automóviles". Sin embargo, en su respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, sugieren que no**

argumentan que el 25 por ciento sea el tipo "supletorio", o el tipo "general" del que existen excepciones en determinadas circunstancias.

a) ¿Argumentan ustedes que un tipo "lineal", del que se conceden "exenciones" en determinadas circunstancias, es diferente de un tipo "general" del que se conceden "excepciones" en determinadas circunstancias?

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

697. Los Estados Unidos no argumentan que un tipo "lineal", del que se conceden "exenciones" en determinadas circunstancias, sea diferente de un tipo "general" del que se conceden "excepciones" en determinadas circunstancias.

b) Sírvanse presentar su razonamiento jurídico detallado para considerar que el 25 por ciento es el "punto de referencia normativo" pertinente en el presente asunto para determinar las existencia de "condonación de ingresos". Si ustedes ya no sostienen que existe un tipo "lineal" del 25 por ciento sobre partes de automóviles, sírvanse explicar detalladamente el fundamento de su posición de que el 25 por ciento es no obstante el "punto de referencia normativo" pertinente que ha de aplicarse a los efectos de la presente alegación.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

698. Sírvanse ver la respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 267 y 268 del Grupo Especial.

271. (*Comunidades Europeas*) En el párrafo 291 de su Primera comunicación escrita, ustedes argumentan que los fabricantes de vehículos no tienen que pagar el tipo superior "habitual del 25 por ciento" si cumplen las prescripciones en materia de contenido local establecidas por las medidas impugnadas. En su respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, sin embargo, declaran que 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". Sírvanse explicar en qué se diferencia un tipo "habitual" del 25 por ciento que se reducirá "si" se cumplen las prescripciones en materia de contenido local de un tipo "supletorio" o "general" del que se concedan "excepciones" en determinadas circunstancias.

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

699. En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas declararon:

Los fabricantes de vehículos que cumplen las prescripciones en materia de contenido local del artículo 21 del Decreto N° 125 están en mejor situación financiera que los que no las cumplen. No tienen que pagar los derechos de importación más elevados para partes del 25 por ciento habitualmente y sólo se les impone el 10 por ciento. Reciben un beneficio en la cuantía de la diferencia entre los dos tipos de derechos.<sup>151</sup>

700. Esto no quiere decir que los fabricantes de vehículos hagan frente por lo general a un tipo de derecho del 25 por ciento para partes que se reduce al 10 por ciento si consiguen demostrar que cumplen las prescripciones en materia de contenido local. Las Comunidades Europeas no han argumentado que el artículo 28 del Decreto N° 125 prevea una estructura de excepción supletoria de

---

<sup>151</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 291.



esa índole. Antes bien, depende de la "verificación" de oficio por las autoridades chinas que a las partes se les imponga el 10 por ciento o el 25 por ciento. Las Comunidades Europeas no consideran que el tipo del 25 por ciento tenga que ser el tipo "supletorio" para que pueda cumplir la función de "punto de referencia normativo" con arreglo al inciso ii) del párrafo 1 a) 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.<sup>152</sup> Basta que el tipo del 25 por ciento esté previsto explícitamente en las medidas chinas para determinadas partes de automóviles importadas para que constituya, en palabras de *Estados Unidos - EVE*, no una "facultad en abstracto" sino un "punto de referencia normativo, definido".<sup>153</sup>

**272. (Comunidades Europeas y Estados Unidos)** Sírvanse confirmar, como declararon oralmente durante la segunda reunión sustantiva, que las Comunidades Europeas y los Estados Unidos *no* mantienen sus respectivas alegaciones al amparo del Acuerdo SMC respecto de las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

701. Las Comunidades Europeas confirman que no mantienen su alegación al amparo del *Acuerdo SMC* respecto de las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

702. Los Estados Unidos no mantienen una alegación al amparo del *Acuerdo SMC* respecto de las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD conforme al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125.

#### **G. ARTÍCULO III DEL GATT DE 1994**

**273. (Todas las partes)** El Órgano de Apelación en *CE - Banano III* sostuvo que las normas con arreglo a las cuales se distribuían licencias de importación entre los operadores en las Comunidades Europeas:

*"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. 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 (...)"*. (Informe del Órgano de Apelación en *CE - Banano III*, párrafo 211) (las cursivas son del Grupo Especial)

Habida cuenta de la resolución del Órgano de Apelación en *CE - Banano III*, ¿serían pertinentes las siguientes cuestiones para decidir si las medidas están comprendidas en el ámbito del párrafo 4 del artículo III del GATT, a saber: en primer lugar, si "exceden" de las

<sup>152</sup> Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 157 y 158 del Grupo Especial.

<sup>153</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 150.

**prescripciones en materia de licencias de importación necesarias para la administración de los derechos de aduana y, en segundo lugar, si responden, entre otros, al objetivo de afectar a la venta de partes y componentes de automóviles en el mercado interior.**

### **Respuesta de China**

703. Como China analizó en respuesta a la pregunta 85 del Grupo Especial, el problema fundamental de los procedimientos de distribución de licencias en litigio en el asunto *CE - Banano III* es que no guardaban relación con el contingente arancelario que las CE podían mantener. Los criterios que las CE adoptaron para la distribución de licencias contingentarias no eran necesarios ni pertinentes a la administración del contingente arancelario. Las CE estaban autorizadas a adoptar procedimientos para distribuir licencias de importación de conformidad con sus derechos en virtud del artículo II. Sin embargo los procedimientos que las CE adoptaron a tal efecto no distribuían licencias de importación con carácter neutral y no discriminatorio. Antes bien, lo hacían de una manera que estaba evidentemente destinada a favorecer a los operadores que comercializaban banano de las CE y banano tradicional ACP - factor que no guardaba ninguna relación en absoluto con el contingente arancelario. Fue *este* aspecto de los procedimientos de distribución de licencias el que el Grupo Especial y el Órgano de Apelación constataron que estaba comprendido en el ámbito del párrafo 4 del artículo III.<sup>154</sup>

704. Si se aplican estos principios a las medidas impugnadas, los reclamantes tendrían que demostrar que dichas medidas "exceden" de lo que es necesario para garantizar la clasificación correcta de vehículos automóviles conforme a la Lista de concesiones de China, con inclusión de las partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Al igual que en *CE - Banano III*, ocurriría así únicamente en relación con aspectos específicos de las medidas impugnadas que no son necesarios para garantizar la debida aplicación de la RGI 2 a) a partes y componentes de vehículos automóviles. Para poder hacerlo, los reclamantes tendrían que demostrar los aspectos específicos en los que las medidas impugnadas violan la RGI 2 a), por ejemplo, porque den por resultado clasificaciones que no son compatibles con el criterio de las características esenciales, o porque den por resultado clasificaciones que no se basan en la manera en que las partes y componentes se presentan a las autoridades aduaneras chinas. Como China explicó en su declaración oral al Grupo Especial en la segunda reunión sustantiva, y se examina en respuesta a la pregunta 228 *supra*, los reclamantes no han respaldado estas conclusiones sobre la base de pruebas y argumentos jurídicos. Los reclamantes carecen pues de fundamento para argüir que existen aspectos de las medidas impugnadas que no guardan relación con la debida administración y observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, o que "exceden" de lo que es necesario para este fin.

705. Por lo que se refiere a si las medidas impugnadas "responden al objetivo de afectar a la venta de partes y componentes de automóviles en el mercado interior", el efecto que tengan a este respecto, sea cual fuere, será el que resulte de la diferencia de los tipos de derechos en el arancel chino entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles. La diferencia de los tipos de derechos, y

---

<sup>154</sup> Véase *CE - Bananos III*, párrafo 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"); *CE - Bananos III* (informe del Grupo Especial), párrafo 7.178 ("aunque las licencias son una condición para la importación de plátanos en la 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 la CE").

los incentivos o desincentivos que tal diferencia pueda crear, son rasgos inherentes a la Lista de concesiones que China negoció, y que China tiene derecho a aplicar y hacer cumplir.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

706. Las Comunidades Europeas reiteran que las medidas chinas no imponen derechos de aduana propiamente dichos, sino que están comprendidas en el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994 por las razones expuestas con amplios detalles en sus comunicaciones anteriores.<sup>155</sup> La resolución del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* aporta más razones para determinar que las medidas chinas están comprendidas en el párrafo 4 del artículo III del GATT.

707. Las medidas chinas "exceden" de las prescripciones necesarias para administrar cualesquiera derechos de aduana en varios aspectos. En primer lugar, las medidas exceden de la administración de derechos de aduana cuando imponen cargas, no en el momento de la importación, sino con carácter interior después del montaje y la fabricación. En segundo lugar, no imponen cargas "a la importación", sino en función del empleo de las partes después de la importación y, en particular, si posteriormente se montan y fabrican en China en vehículos con una cantidad insuficiente de contenido local. En tercer lugar, las medidas prevén en el artículo 29 del Decreto N° 125 que los fabricantes paguen cargas aunque compren partes en el mercado interior chino a proveedores que antes las han importado. En cuarto lugar, las medidas exceden de la administración de derechos de aduana al imponer las mismas prescripciones de procedimiento engorrosas que se exponen detalladamente en la Primera comunicación escrita.<sup>156</sup> Así lo demuestran las solicitudes actualmente pendientes en virtud de los procedimientos previstos en las medidas, algunas de las cuales datan de 2005 (CE - Prueba documental 26).

708. Las Comunidades Europeas también consideran que las medidas chinas responden al objetivo, entre otros, de afectar a la venta en el mercado interior de partes de automóviles. Las medidas chinas se proponen que las partes de automóviles importadas resulten menos atractivas a los fabricantes de vehículos, pues su empleo entraña engorrosos procedimientos administrativos y riesgos -en función de la proporción de contenido local en los vehículos fabricados- que dan lugar a cargas interiores más elevadas sobre las partes de automóviles importadas.<sup>157</sup> Los procedimientos engorrosos y la amenaza de la carga interior del 15 por ciento sobre partes importadas crean un incentivo para que los fabricantes de vehículos empleen principalmente partes nacionales. En sí mismas, las medidas chinas 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 están comprendidas en el ámbito de dicha disposición.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

709. Los Estados Unidos están de acuerdo en que los factores enumerados en *CE - Banano III* son pertinentes. Además, en el caso en que se considerase que las medidas de China imponen derechos de aduana propiamente dichos, los Estados Unidos sostienen que las medidas de China representan un caso aún más claro que en *CE - Banano III* de una medida en frontera que viola el artículo III del GATT de 1994. Conforme a las medidas chinas, las medidas por sus propios términos afectan al uso, la compra y la venta de partes importadas en el mercado interior al aumentar los derechos

---

<sup>155</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 35 a 56; véase también la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 138 a 139.

<sup>156</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 45 a 65.

<sup>157</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 107 a 119 y 147 a 151; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 59.

aplicables a otras partes importadas en función de la proporción de contenido local que lleva un artículo fabricado dentro de China.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

710. El Canadá señala en primer lugar que, si se acepta su argumento de que las medidas son totalmente interiores, sin vínculo legítimo con derechos de aduana, no es necesario el análisis señalado *supra* - las medidas en sí mismas violan los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III y el *Acuerdo sobre las MIC*.

711. El Canadá está de acuerdo en que los factores en *CE - Banano III* son pertinentes. Los procedimientos aduaneros que no son necesarios para administrar cargas conforme al artículo II están sujetos al párrafo 4 del artículo III. Este párrafo no especifica que las leyes o reglamentos tengan que ser "interiores" para que estén comprendidos en su alcance, sino que cualquier ley o reglamento "que afecte" a la "venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" está sujeto al párrafo 4 del artículo III.

712. En cuanto a la segunda pregunta, el "objetivo" al que responden las medidas no es pertinente a la apreciación de si las medidas violan el párrafo 4 del artículo III. Lo que es pertinente es si las medidas modifican las condiciones de competencia y en consecuencia otorgan un trato menos favorable a las mercancías importadas que a las nacionales. No es una cuestión de su "objetivo", o propósito, sino de su "efecto". En *CE - Banano III*, el examen del "objetivo" ayudó a determinar si las medidas en litigio "afectaban" a la venta, etc., en el mercado interior. De forma parecida, en la presente diferencia el hecho de que las medidas impugnadas tengan un designio proteccionista pone de relieve lo que se desprende de su estructura: que responden al objetivo de afectar a la competencia de las partes de automóviles importadas en el mercado interior chino.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 273**

713. China respondió que las medidas únicamente exceden de las prescripciones necesarias para administrar los derechos de aduana si "aspectos específicos de las medidas impugnadas [...] no son necesarios para garantizar la debida aplicación de la RGI 2 a) a partes y componentes de vehículos automóviles". China, con ello, desvirtúa el criterio enunciado por el Órgano de Apelación en *CE - Banano III* al equiparar equivocadamente la administración de derechos de aduana con la "aplicación de la RGI 2 a)". Como las Comunidades Europeas han puesto de manifiesto en repetidas ocasiones<sup>158</sup>, la RGI 2 a) reviste una pertinencia sumamente limitada para la administración de derechos de aduana en el presente asunto. Si se interpreta correctamente, el criterio de "exceden" establecido por el Órgano de Apelación coloca las medidas chinas con toda claridad en el ámbito del párrafo 4 del artículo III del GATT.<sup>159</sup>

714. En cuanto al segundo elemento del criterio, la declaración de China de que "el efecto que tengan [las medidas] a este respecto, sea cual fuere, será el que resulte de la diferencia de los tipos de derechos" no responde a la pregunta del Grupo Especial que se refiere al objetivo de las medidas. Además, la declaración es errónea puesto que el efecto probable de las medidas, es decir, reducir las importaciones de partes mediante prescripciones discriminatorias en materia de contenido local, es diametralmente opuesto a los efectos probables de la diferencia arancelaria negociada en la Lista de China, que son los de dar un incentivo a las importaciones de partes de automóviles. Si China adujese que las medidas no responden al objetivo de afectar a la venta de automóviles en el mercado interior,

<sup>158</sup> Véase, por ejemplo, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 93.

<sup>159</sup> Véanse detalles en la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 273 del Grupo Especial.

su respuesta pasaría por alto el objetivo declarado de las medidas impugnadas, que consiste en fomentar el desarrollo de la rama de producción de partes de automóviles china, objetivo que se ha de lograr haciendo que la compra de partes de automóviles importadas resulte menos atractiva mediante cargas interiores más elevadas y procedimientos engorrosos.

**274. (Canadá)** En el párrafo 17 de su segunda declaración oral, el Canadá declara que, conforme a las medidas, a dos mercancías importadas por lo demás idénticas se les aplican dos aranceles distintos únicamente en función de su utilización final. ¿Tendrían la bondad de explicar por qué aplicar dos aranceles distintos a las mismas mercancías es una medida interior en el sentido del artículo III?

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

715. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 188.

**275. (China)** Sírvanse formular observaciones acerca de la opinión de que las medidas de China en litigio, al hacer que determinadas partes de automóviles importadas resulten menos atractivas debido a las prescripciones suplementarias en materia de procedimiento y a los derechos arancelarios más elevados, crean incentivos para emplear partes de automóviles nacionales.

#### **Respuesta de China**

716. Como ha explicado China en respuesta a la pregunta 273, los incentivos o desincentivos que la diferencia de los tipos del derecho pueda crear en la Lista de concesiones de China son rasgos inherentes a la Lista de concesiones que China negoció. Una función que desempeñan los derechos de aduana propiamente dichos es la de reglamentar el acceso a los mercados. Lo hacen en parte mediante los incentivos y desincentivos que se crean al establecer tipos del derecho a distintas cuantías. Ninguna de las partes discute que el tipo arancelario superior para vehículos automóviles en la Lista de concesiones de China crea un cierto grado de incentivo para montar vehículos automóviles en China a partir de partes y componentes de automóviles, en lugar de importar vehículos automóviles terminados. Como ha explicado China durante todas las presentes actuaciones, no es incompatible con los derechos y obligaciones de China en virtud del artículo II velar por que los fabricantes de automóviles no evadan esta característica del arancel de China, y priven a China de ingresos aduaneros, mediante la importación de vehículos automóviles en expediciones múltiples de partes y componentes.

717. En cuanto a las "prescripciones de procedimiento suplementarias" vinculadas a las medidas impugnadas, China señala que los reclamantes no han presentado ninguna prueba de la "carga" que dichos procedimientos presuntamente imponen a los fabricantes de automóviles, y las repercusiones que han tenido en las decisiones de los fabricantes de automóviles acerca de sus fuentes de suministros. En cualquier caso, como explicó China en los párrafos 128 a 131 de su Segunda comunicación escrita, la presunta "carga" que imponen los procedimientos aduaneros no está comprendida en el ámbito del artículo III del GATT de 1994. Los derechos y obligaciones de los Miembros en relación con procedimientos aduaneros se establecen en el artículo VIII del GATT.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 275**

718. Las Comunidades Europeas señalan que China no ha formulado observaciones, como se solicita en la pregunta del Grupo Especial, sobre el argumento de los reclamantes de que las medidas impugnadas crean un incentivo para emplear partes nacionales. La afirmación por China de que las

medidas evitan la evasión de tipos arancelarios contenidos en su Lista mediante "expediciones múltiples de partes" es desacertada por las razones que las Comunidades Europeas han expuesto anteriormente.<sup>160</sup> En contra de la alegación de China, las Comunidades Europeas han presentado pruebas de la carga administrativa que imponen las medidas.<sup>161</sup>

### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 275**

719. La respuesta de China -que los aranceles siempre crean un desincentivo para importar partes- evita por completo la cuestión básica que plantea esta pregunta: que las medidas de China influyen desfavorablemente en la compra, la venta y el uso de partes de automóviles importadas en el mercado interior, violando directamente los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. El derecho de aduana habitual que imponen los Miembros de la OMC -que se basa en el artículo en la condición que presenta en el momento de la importación- no crea otros desincentivos que afecten a la compra, la venta y el uso de una mercancía importada. Pero las medidas de China -al fijar derechos en función de la cantidad de contenido local que llevan los automóviles fabricados dentro de China- crean un gran desincentivo para la compra, la venta y el uso de mercancías importadas en China. Y este desincentivo se añade al relacionado con el arancel y es distinto de este último.

720. La propia descripción por China de su trato de las piezas de sujeción en virtud de las medidas pone de relieve la naturaleza separada y distinta del desincentivo. En la segunda reunión, China explicó que 1) las piezas de sujeción se liquidan siempre al tipo del 10 por ciento para partes, pero que 2) la utilización de piezas de sujeción importadas afecta a los cálculos de contenido local, de manera que la utilización de piezas de sujeción importadas podría obligar a que a todas las demás partes importadas de un vehículo se les fijara una carga del 25 por ciento, en lugar del 10 por ciento. Así pues, por separado y aparte de todo desincentivo vinculado al tipo de derecho sobre piezas de sujeción, las medidas crean un desincentivo para la compra, la venta y el uso de piezas de sujeción importadas en el mercado interior. La misma situación se da con respecto a todas las demás partes sujetas a las medidas, pero el hecho de que (según China) a las piezas de sujeción nunca se les fije un tipo del 25 por ciento ayuda a poner de relieve la distinción entre 1) el desincentivo vinculado con los derechos de aduana aplicados normalmente por los Miembros de la OMC y 2) el desincentivo creado por las medidas de China para el uso de mercancías después de su importación.

**276. (China) Si el Grupo Especial constatará que las cargas están comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT, ¿estarían los aspectos de procedimiento comprendidos en el ámbito del artículo II del GATT?**

### **Respuesta de China**

721. Con mayor precisión, estarían comprendidos en el ámbito del artículo VIII del GATT de 1994. Como explicó China en los párrafos 128 a 131 de su Segunda comunicación escrita, si un Miembro impone un régimen aduanero para garantizar la percepción de derechos de aduana que está autorizado a imponer conforme a sus compromisos en virtud del artículo II, esas medidas son necesariamente medidas aduaneras (a condición de que, como se analiza en respuesta a la pregunta 273, las medidas guarden relación con el fin aduanero). El artículo VIII se ocupa de los "derechos, cargas, formalidades y prescripciones impuestos por las autoridades gubernamentales o administrativas, en relación con la importación y la exportación," con inclusión, entre otras cosas, de

---

<sup>160</sup> Véase, más recientemente, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 92 a 132.

<sup>161</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 45 a 65.

los documentos necesarios para garantizar la debida clasificación de las importaciones y la percepción de derechos de aduana propiamente dichos.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 276**

722. China respondió que, si el Grupo Especial constatará que las cargas están comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT, los aspectos de procedimiento se regirán por el apartado c) del párrafo 1 del artículo VIII del GATT de 1994.<sup>162</sup> En opinión de las Comunidades Europeas, la disposición programática del apartado c) del párrafo 1 del artículo VIII no excluye la aplicación del párrafo 4 del artículo III a medidas que "excedan" de las prescripciones para administrar derechos de aduana propiamente dichos y responden antes bien al objetivo de afectar a la venta de productos en el mercado interior. Como se ha demostrado en comunicaciones anteriores, así ocurre en el caso de las medidas chinas.<sup>163</sup> Por lo tanto, los aspectos de procedimiento de las medidas chinas tendrían pese a ello que examinarse con arreglo al párrafo 4 del artículo III del GATT, incluso en el caso en que el Grupo Especial categorizara las cargas como derechos de aduana propiamente dichos.

#### H. ACUERDO SOBRE LAS MIC

**277. (China) Si el Grupo Especial considerase que los párrafos 1 a) y 2 a) de la Lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC enumeran dos MIC específicas que se consideran incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT, respectivamente, y decidiera pues que no tiene que efectuar una evaluación preliminar acerca de si las medidas están comprendidas en el alcance del párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT, respectivamente, ¿por qué no cabría considerar que la medida impugnada está contemplada en estos ejemplos específicos? Sírvanse dar una explicación basada en el texto de la Lista ilustrativa.**

#### **Respuesta de China**

723. El Grupo Especial en *CE - Banano III* consideró que el Acuerdo sobre las MIC, con inclusión de la Lista ilustrativa, "interpreta esencialmente y aclara las disposiciones del artículo III (y también del artículo XI) en lo que se refiere a las medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio".<sup>164</sup> Igualmente, el Grupo Especial en *India - Automóviles* consideró que la Lista ilustrativa "simplemente ofrece orientación adicional para la identificación de determinadas medidas que se consideran incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994".<sup>165</sup>

724. El párrafo 1 de la Lista ilustrativa describe dos MIC específicas que son "incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 ...". Una de ellas, enunciada en el párrafo 1 a), es necesaria para obtener una ventaja y prescribe "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales ...". Estas disposiciones, por sus términos explícitos, no pueden ser aplicables a la aplicación de un derecho de aduana propiamente dicho de conformidad con los términos de la Lista de concesiones de un Miembro.

---

<sup>162</sup> La respuesta de China se remite a la Segunda comunicación escrita de China, párrafo 131.

<sup>163</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 56; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 273 del Grupo Especial.

<sup>164</sup> *CE - Bananos III* (informe del Grupo Especial), párrafo 7.185.

<sup>165</sup> *India - Automóviles*, párrafo 7.157.

725. Para empezar, la aplicación de un derecho de aduana propiamente dicho no puede ser, por las razones que China ha explicado, "incompatible con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III ...". Como se analiza en respuesta a la pregunta 203, y en las comunicaciones anteriores que en ella se citan, el GATT establece una clara distinción entre medidas aduaneras que están comprendidas en el ámbito del artículo II, y medidas interiores que está comprendidas en el alcance del artículo III. La "discriminación" que permite el artículo II respecto de la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos a las mercancías de otro Miembro no puede constituir una carga interior inadmisibles comprendida en el alcance del artículo III. El párrafo 1 de la Lista ilustrativa, al describir determinadas MIC que son incompatibles con el artículo III, no modifica el resultado. De lo contrario, las cargas que los Miembros están autorizados a percibir conforme al artículo II podrían constituir una violación del *Acuerdo sobre las MIC*, resultado que no es acorde con la distinción entre cargas aduaneras y cargas interiores, y que correría el riesgo de infringir los derechos y obligaciones de los Miembros conforme al artículo II. Por sus términos, el párrafo 1 de la Lista ilustrativa se refiere a medidas y cargas de un tipo que están comprendidas en el ámbito del artículo III. Los derechos de aduana propiamente dichos no son de este tipo.

726. Además, en la aplicación de un derecho de aduana propiamente dicho no se obtiene una "ventaja" mediante "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales". Así lo ilustran los hechos de la presente diferencia. Con arreglo a la Lista de concesiones de China, la supuesta "ventaja" -el tipo de derecho inferior para partes y componentes de automóviles- está supeditada a lo que *importe* el fabricante. Si importa partes y componentes, paga el tipo de derecho de partes y componentes. Si importa vehículos automóviles o partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, paga el tipo de derecho de vehículos automóviles. Se trata de una característica que emana directamente de la Lista de concesiones de China, no de "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional ...".

727. Consideremos, a este respecto, dos grupos diferentes de exportaciones. Para evitar toda controversia acerca de la cuestión de las expediciones múltiples, supondremos que ambos grupos de importaciones llegan en lo que todas las partes considerarían una "única expedición". Un grupo de importaciones consta de partes y componentes de automóviles que no poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. En consecuencia, se les fija un tipo de derecho del 10 por ciento. El otro grupo de importaciones consta de partes y componentes de automóviles que *sí* poseen las características esenciales de un vehículo automóvil y, en consecuencia, se les fija un tipo de derecho del 25 por ciento. El primer grupo de importaciones se montará conjuntamente con partes y componentes nacionales para formar un vehículo automóvil completo. Ahora bien, el tipo de derecho del 10 por ciento aplicable a esas partes y componentes no es una "ventaja" que prescriba "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional". El fabricante obtuvo el tipo del 10 por ciento por lo que importó, no porque comprara o empleara una determinada cantidad de partes nacionales en el montaje final del vehículo automóvil. El tipo de derecho aplicable es una función de la debida clasificación de las partes importadas, no el coeficiente de partes importadas y nacionales en el vehículo que finalmente monte el fabricante.<sup>166</sup>

728. Este ejemplo ilustra que la supuesta "ventaja" -el tipo de derecho del 10 por ciento- es totalmente endógena del arancel de China. Está fuera del alcance del párrafo 1 a) de la Lista ilustrativa porque 1) no es una carga o medida interior del tipo que define dicho párrafo; y 2) en

---

<sup>166</sup> Si fuera de otra manera, la debida aplicación de la RGI 2 a) podría dar lugar *siempre* a una "prescripción en materia de contenido local" indebida comprendida en el ámbito del párrafo 1 a) de la Lista ilustrativa. Esta "ventaja" se otorgaría siempre que el tipo arancelario de partes y componentes de un artículo fuera inferior al del artículo completo.



cualquier caso, no está supeditada a la compra o el empleo por el fabricante de productos de origen nacional.

729. La misma conclusión es aplicable respecto del artículo XI y el párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa. Éste define determinadas MIC que son incompatibles con el artículo XI del GATT de 1994. El artículo XI, por sus propios términos, excluye explícitamente los derechos de aduana como un tipo de prohibición o restricción a las importaciones. La administración y observancia de los derechos de aduana propiamente dichos no está pues comprendida en el ámbito de los tipos de cargas y medidas que trata de definir el párrafo 2 de la Lista ilustrativa. Además, las medidas impugnadas no "restring[e]n ... la importación por una empresa de los productos utilizados en su producción local o relacionados con ésta ...", como establece el párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa. Como aclara el propio artículo XI, los derechos de aduana propiamente dichos no "restringen" las importaciones. Antes bien, constituyen cargas que un Miembro tiene derecho a percibir de conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del artículo II del GATT de 1994. Una interpretación contraria del párrafo 2 a) de la Lista ilustrativa supondría que *todos* los derechos de aduana constituyen una violación del *Acuerdo sobre las MIC*, en tanto en cuanto el artículo sobre el que se fija el derecho es "utilizado en su producción local [por el importador] o [está] relacionado con ésta". Simplemente no existe fundamento para concluir que el *Acuerdo sobre las MIC* se proponía prohibir derechos de aduana propiamente dichos sobre todo artículo que sea utilizado en la producción local o esté relacionado con ésta - una categoría que abarca una enorme gama de derechos de aduana propiamente dichos que los Miembros de la OMC fijan habitualmente de conformidad con sus Listas de concesiones.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 277**

730. A pesar de la petición del Grupo Especial de abordar específicamente los ejemplos en los párrafos 1 a) y 2 a) de la Lista ilustrativa del *Acuerdo sobre las MIC*, la respuesta de China en relación con el párrafo 2 a) se limita exclusivamente -y, en el caso del párrafo 1 a), en gran parte- a repetir sus conocidos argumentos sobre el "umbral" que las Comunidades Europeas han rebatido en numerosas ocasiones.<sup>167</sup>

731. Además, China argumenta ahora por primera vez -pese a haber tenido amplias oportunidades con anterioridad- que la ventaja que otorgan las cargas inferiores no "prescribe (...) la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional" (véase el párrafo 1 a) de la Lista ilustrativa), sino que está exclusivamente "supeditada a lo que *importe* el fabricante". Se trata de un error. Como se ha demostrado en comunicaciones anteriores<sup>168</sup>, la imposición de cargas al amparo de las medidas chinas depende de que el Centro de Verificación, tras efectuar verificaciones, concluya que el automóvil importado debe caracterizarse como vehículo completo (artículo 28 del Decreto N° 125), lo que depende a su vez de que las partes importadas se hayan montado o no en vehículos con una proporción insuficiente de contenido local (véase el artículo 57 de la Orden Normativa de la Industria Automovilística, los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125 y los artículos 13 a 24 del Aviso N° 4). Dicho de otro modo, la cuestión de que un fabricante disfrute de la ventaja de las cargas inferiores *depende de* la forma en que las partes de automóviles se utilicen después de la importación

---

<sup>167</sup> Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a las preguntas 85 y 103 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 20 a 23.

<sup>168</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 66; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 51 a 55.

y, en particular, de que se hayan *montado y fabricado posteriormente en China en vehículos con una proporción insuficiente de contenido local*.<sup>169</sup>

**278. (Todas las partes) Habida cuenta del texto de la Nota interpretativa general al Anexo 1A, ¿se podría considerar que el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC debería prevalecer sobre las disposiciones del GATT de 1994?**

#### **Respuesta de China**

732. Sí, pero como señaló en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, China no considera que la presente diferencia implique ningún conflicto potencial entre el *Acuerdo sobre las MIC* y el GATT de 1994.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

733. La Nota interpretativa general al Anexo 1A dispone lo siguiente:

En caso de conflicto entre una disposición del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y una disposición de otro Acuerdo incluido en el Anexo 1A del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (denominado en los Acuerdos del Anexo 1A "Acuerdo sobre la OMC") prevalecerá, en el grado en que haya conflicto, la disposición del otro Acuerdo.

734. Las Comunidades Europeas no consideran que exista en el presente asunto un conflicto entre el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y las disposiciones aplicables del GATT de 1994. Las medidas chinas son incompatibles tanto con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* como con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Por lo tanto, no es necesario que el *Acuerdo sobre las MIC* prevalezca sobre las disposiciones del GATT de 1994.

735. No obstante, las Comunidades Europeas recomiendan que se adopte el enfoque esbozado por el Órgano de Apelación en *CE - Banano III* en el que consideró que los acuerdos más específicos del asunto deberían examinarse en primer lugar.<sup>170</sup> Por lo tanto, las medidas chinas deberían examinarse en primer lugar con arreglo al artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* y luego conforme al artículo III del GATT de 1994. Así pues, la constatación de que las medidas chinas están comprendidas en el párrafo 1 a) de la Lista ilustrativa anexa al *Acuerdo sobre las MIC* y, por ello, "son incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994" (véase el párrafo 2 del artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*) informa su examen con arreglo al párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.<sup>171</sup>

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

736. Como cuestión teórica, sí, se podría. Sin embargo, como ya han explicado, los Estados Unidos no son conscientes de ningún conflicto en el contexto de la presente diferencia entre el *Acuerdo sobre las MIC* y el GATT de 1994.

---

<sup>169</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 96 a 106.

<sup>170</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Bananos III*, párrafos 202-204.

<sup>171</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 61.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

737. En la medida en que surja un conflicto entre el *Acuerdo sobre las MIC* y el GATT, debería prevalecer el primero habida cuenta de la Nota interpretativa general al Anexo 1A. Sin embargo, en el presente asunto no se da ese conflicto.

738. China trató de argumentar en la segunda audiencia que no sería de aplicación una MIC porque lo que estaba en litigio era exclusivamente una cuestión de la aplicación por China de su Lista en virtud del artículo II y que el párrafo 1 de la Lista ilustrativa sólo se aplica a medidas interiores. Esta sugerencia es errónea, y lo que es pertinente es si una MIC impone una prescripción en materia de contenido local. Esto puede producirse en el ámbito interior o en la frontera y la MIC se considerará incompatible con el párrafo 4 del artículo III del GATT. Además, una constatación de una violación del *Acuerdo sobre las MIC* no entra en conflicto con la defensa de China porque las medidas impugnadas no aplican realmente la Lista de China, sino que, antes bien, *entran directamente en conflicto* con ella. En la medida en que existiera un conflicto real entre la aplicación del *Acuerdo sobre las MIC* y el supuesto derecho de China a aplicar su Lista, la Nota interpretativa general al Anexo 1A aclara que el *Acuerdo sobre las MIC* gozaría de prelación sobre esa defensa.

#### I. ARTÍCULO XI DEL GATT DE 1994

**279. En el párrafo 20 de su segunda declaración oral (véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 165 del Grupo Especial), los Estados Unidos declaran que las medidas de China podrían constituir una restricción prohibida a la importación conforme al artículo XI del GATT de 1994.**

**a) (*Estados Unidos*) ¿Tendrían los Estados Unidos la bondad de ampliar detalles sobre este particular, con referencia específica a las prescripciones del artículo XI del GATT de 1994 y los aspectos de las medidas que, a juicio de los Estados Unidos, pueden calificarse de restricciones a la importación?**

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

739. El párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 dispone, en su parte pertinente:

Ninguna parte contratante impondrá ni mantendrá -aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas- prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante ... ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas.

740. La gama de medidas que los Miembros no podrán establecer o mantener de conformidad con el párrafo 1 del artículo XI es bastante amplia. La disposición abarca todas las prohibiciones o restricciones a la importación distintas de las enumeradas, con independencia de que un Miembro aplique un contingente, un régimen de licencias de importación o de exportación, u otras medidas, para dar efecto a la prohibición o restricción. Varios grupos especiales anteriores han calificado el alcance de esta disposición de "general" y "amplio".<sup>172</sup>

---

<sup>172</sup> Véase *India - Automóviles*, WT/DS146/R, WT/DS175/R, párrafos 7.246 (señalando que el término "otras medidas" es una "categoría residual general" que se propone indicar una amplia gama de medidas que podrían estar sujetas a las disciplinas del párrafo 1 del artículo XI) y 7.264 (señalando que "el texto del párrafo 1

741. La única salvedad que figura en el párrafo 1 del artículo XI es que los "derechos de aduana, impuestos u otras cargas" están exentos de su cobertura. Aunque las medidas imponen efectivamente cargas, en tanto en cuanto pueda considerarse que las cargas se imponen "a la importación", las medidas también constituyen restricciones o prohibiciones a la importación de partes de automóviles.

742. En el párrafo 115 de su comunicación de réplica, China argumenta que "el proceso de importación está terminado, y las mercancías han sido importadas, una vez que se han cumplido todas las formalidades aduaneras necesarias en relación con la importación de esas mercancías". En su respuesta a la pregunta 37 del Grupo Especial, China declara que un rasgo básico de las medidas 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 automóviles haya importado y montado todas las partes y componentes importados que vaya a utilizar para montar dicho modelo de vehículo". China argumenta pues que las cargas se imponen en el momento de la importación y que la importación no tiene lugar antes del montaje de las partes en un vehículo automóvil. Aunque los Estados Unidos discrepan de esta afirmación, si se aceptara, este presunto aplazamiento de la "importación" restringiría las importaciones al menos de dos formas:

743. En primer lugar, existe una restricción temporal. Un fabricante no puede importar una parte para su montaje en un vehículo nuevo hasta que se hayan reunido todas las partes para su montaje. Un fabricante no puede importar partes en expediciones distintas y en momentos diferentes, sino que debe combinar en una sola importación todas las partes importadas utilizadas en el mismo vehículo.

744. En segundo lugar, existe una restricción cualitativa. Un fabricante no puede importar "partes" para incluirlas en un vehículo si el conjunto de las partes importadas en el vehículo terminado excede de los umbrales establecidos en las medidas. En ese momento, un fabricante sólo puede importar "vehículos". Por ejemplo, un fabricante tal vez desee importar llantas especiales de primera calidad para incluirlas como opción en un modelo concreto. Si el motor, el chasis y la carrocería fueran importados, las medidas considerarían que las partes importadas en ese vehículo "reúnen las características de un vehículo completo". En ese momento, se prohibiría al fabricante de automóviles en China importar llantas para el vehículo. Toda llanta incluida en el vehículo tendría que ser considerada como un elemento de un vehículo completo e importada como parte del "vehículo". Así pues, se prohibiría al fabricante importar llantas en una expedición por separado, pero en cambio estaría obligado a agrupar todas las partes en una sola importación que China procedería a considerar como un vehículo completo.

745. Los Estados Unidos no aducen que las medidas sean incompatibles con el artículo XI como parte de su argumento principal; se trata de un argumento subsidiario. De hecho, los Estados Unidos mantienen que las partes se importan en el momento en que entran en el territorio de China y que las medidas, en lugar de aplazar la importación, imponen en la práctica cargas interiores a partes

---

del artículo XI tiene un alcance muy amplio y que en él se proscriben en general las prohibiciones y restricciones a la importación o a la exportación, 'aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas'), citando *India - Restricciones cuantitativas*, WT/DS90/R, párrafo 5.128; *Turquía - Textiles*, WT/DS34/R, párrafo 9.61 (destacando que el título del artículo XI - "Eliminación general de las restricciones cuantitativas" - establece como norma general que los Miembros no pondrán restricciones cuantitativas a las importaciones), e *India - Restricciones cuantitativas*, párrafo 5.142 (señalando que el párrafo 1 del artículo XI es "'amplio', por cuanto prohíbe las restricciones a la importación 'ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas'"). Entre otros grupos especiales que han constatado que el alcance del párrafo 1 del artículo XI es "amplio" figuran: informe del Grupo Especial, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R, párrafo 749; *Japón - Productos agropecuarios I*, IBDD S35/185, párrafo 5.2.2.2; y *Japón - Semiconductores*, IBDD S35/130, párrafo 104.

importadas en infracción del artículo III del GATT de 1994. Los Estados Unidos, afirman, subsidiariamente, que *si* China estuviera en lo cierto en cuanto a que las medidas prohibían la importación hasta el momento del montaje, las medidas serían incompatibles con el artículo XI.

**b) (China) ¿Está China de acuerdo con los Estados Unidos? Sírvanse formular observaciones sobre los argumentos de los Estados Unidos *supra*.**

#### **Respuesta de China**

746. La afirmación estadounidense en el párrafo 20 de su segunda declaración oral se basa en múltiples caracterizaciones erróneas de los argumentos de China y de la manera en que funcionan las medidas impugnadas. China nunca ha argumentado que "las partes no se han de considerar 'importadas' hasta después de la fabricación". Tampoco ha descrito que las medidas impugnadas funcionen con ese carácter. Como ha explicado China por última vez en respuesta a la pregunta 199 *supra*, las medidas impugnadas establecen un proceso aduanero que garantiza la clasificación correcta de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Esta determinación en materia de clasificación se basa en la evaluación previa del modelo de vehículo y en la declaración resultante que el fabricante presenta en el momento en que las partes y componentes entran en el territorio aduanero de China. Las medidas no "prohíben la importación de partes hasta que esté terminada una operación de fabricación", ni prohíben la importación de partes de automóviles en ningún otro respecto. Los fabricantes pueden importar partes y componentes de automóviles en China. El régimen aduanero que establece el Decreto N° 125 solamente garantiza la debida clasificación y percepción de derechos respecto de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. El artículo XI aclara que la percepción de derechos de aduana propiamente dichos no constituye una prohibición o restricción a las importaciones que esté comprendida en el ámbito de la disposición.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 279 b)**

747. Las Comunidades Europeas han abordado en anteriores comunicaciones la caracterización errónea de las medidas chinas (por ejemplo, "proceso aduanero", "la determinación se basa en la evaluación previa (...) y en la declaración") que se desprende de la respuesta de China a esta pregunta en comunicaciones anteriores.<sup>173</sup> La afirmación de China de que "nunca ha argumentado que 'las partes no se han de considerar 'importadas' hasta después de la fabricación'. Tampoco ha descrito que las medidas impugnadas funcionen con ese carácter" se contradice directamente con su respuesta a la pregunta 204, en la que China declaró que "las medidas en litigio en la presente diferencia ... no imponen derechos sobre partes y componentes después de que hayan entrado a libre práctica en China". Esto da a entender que, a juicio de China, las partes no están aún en libre práctica cuando se imponen las cargas. Como las cargas se imponen después de la fabricación (véase el artículo 28 del Decreto N° 125), sólo cabe entender que las partes no están en libre práctica o, dicho de otro modo, importadas cuando tiene lugar la fabricación.

J. APARTADO D) DEL ARTÍCULO XX DEL GATT DE 1994

**280. (Reclamantes) El apartado d) del artículo XX se refiere, entre otras cosas, a "las leyes y los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994". China argumenta que las medidas logran la observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, que están incorporadas en el GATT y que en consecuencia no son**

---

<sup>173</sup> Véase en particular la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 50 a 56.

**incompatibles con las disposiciones del GATT. ¿Están de acuerdo los reclamantes con la opinión de China? De no ser así, ¿por qué no?**

**Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

748. Las Comunidades Europeas no concuerdan con la opinión de China de que sus medidas logran la observancia de su Lista de concesiones. No hace al caso que las disposiciones arancelarias de China reproduzcan su Lista y no sean por ello incompatibles con el GATT. China no ha demostrado que las medidas sean "necesarias para lograr la observancia" de su Lista como lo prescribe el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Las Comunidades Europeas ya han presentado extensos argumentos a este respecto<sup>174</sup> y proporcionan únicamente un resumen sucinto de dichos argumentos en respuesta a la presente pregunta.

749. En primer lugar, las medidas de China no responden al objetivo de lograr la observancia de su Lista de concesiones, sino que realmente pretenden fomentar el desarrollo de la rama de producción de partes de automóviles china. En segundo lugar, las medidas chinas no son idóneas para lograr la observancia de la Lista de concesiones de China. Como se demuestra en la alegación subsidiaria del artículo II<sup>175</sup>, las medidas impugnadas imponen derechos que se desvían del arancel de China. En tercer lugar, China no ha demostrado que exista realmente un problema de evasión arancelaria al que haya que hacer frente. Por último, y aunque hubiera un problema de evasión arancelaria, China no ha tomado en consideración otros medios menos onerosos de lograr la observancia de su arancel.

**Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

750. Los Estados Unidos no están de acuerdo. Como explicaron en su declaración inicial en la segunda reunión, China recurre a este tipo de terminología para manifestar dos posiciones muy distintas, que entrañan dos conceptos fácticos totalmente diferentes. Para efectuar el debido análisis de los argumentos de China es preciso desenredar esas dos posiciones distintas que presenta China.

751. En primer lugar, China se sirve de esta terminología de "**lograr la observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles**" para dar a entender que, conforme a su arancel nacional, China ha de imponer un tipo de derecho de vehículo completo a toda parte importada, en cuanto esa parte se utilice para fabricar en China un vehículo cuyo contenido extranjero exceda de los umbrales establecidos por las medidas de China. Como han explicado los Estados Unidos, no hay interpretación posible de las obligaciones de China en el marco de la OMC que le permita imponer un derecho del 25 por ciento a expediciones a granel de partes importadas con fines de fabricación. Así pues, según esta formulación de la posición de China, no existen "leyes o reglamentos" que haya identificado China "que no sean incompatibles" con las disposiciones del GATT de 1994.

752. En segundo lugar, China se sirve de esta misma terminología acerca de "**lograr la observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles**" para dar a entender que China debe poder hacer frente a determinados ejemplos limitados, y no obstante hipotéticos, como el caso de un juego de piezas CKD fraccionado en dos expediciones distintas. Sin embargo, China no ha presentado un solo caso en que un importador haya ejercido jamás las prácticas específicas que identifica. Además, la justificación que China presenta no cuadra con el alcance de sus medidas. Al contrario, las medidas de China describen un amplio abanico que abarca todas las

---

<sup>174</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 141 a 146.

<sup>175</sup> Véase la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 207 a 281; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 67 a 135.

importaciones de partes a granel con fines de fabricación, y no sólo los casos de juegos de piezas CKD fraccionados en dos expediciones distintas. Así pues, dejando aparte que China pueda o no (de conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC) poner fin a la práctica hipotética de fraccionar juegos de piezas CKD en dos cajas distintas, las medidas que China ha adoptado realmente no son necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones sobre vehículos automóviles porque su alcance es drásticamente más amplio que el de medidas destinadas a poner fin a esos tipos de "evasión" que alega China.

753. Por último, conforme al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, China está obligada a imponer un tipo de derecho máximo del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD/SKD. Como las medidas de China -según las propias teorías de China sobre la aplicación de la RGI 2 a)- clasifican las partes importadas con fines de fabricación como juegos de piezas CKD/SKD, las medidas de China redundan en un trato arancelario que es incompatible con las obligaciones de China en el marco de la OMC (que figuran en el informe del Grupo de Trabajo).

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

754. Las medidas impugnadas *no* logran la observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles. Como se expone en los párrafos 87-90 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, las medidas impugnadas tienen un fin evidente, a saber, brindar protección y apoyo a la rama de producción nacional de partes de automóviles. Además, como han puntualizado las CE en el párrafo 36 de su segunda declaración oral, las medidas impugnadas no responden al objetivo de hacer cumplir la Lista de China ya que, en sí mismas, *están en conflicto* con ella al imponer una carga suplementaria del 15 por ciento a partes de automóviles extranjeras. Esta carga adicional no está consignada en la Lista de China y por lo tanto no puede aplicarse.

**281. (Todas las partes) ¿Qué medida debería considerarse "la ley o reglamento" comprendida en el sentido del apartado d): las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles en sí mismas o las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles interpretadas por China presuntamente conforme a la RGI 2 a)?**

#### **Respuesta de China**

755. China no capta una distinción entre sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles "en sí mismas" y sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles interpretadas de conformidad con las reglas del Sistema Armonizado. Como ha constatado el Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y *CE - Trozos de pollo*, las partidas arancelarias se interpretan de conformidad con las reglas de interpretación del Sistema Armonizado. El término "vehículos automóviles" en las disposiciones arancelarias de China debe entenderse en el contexto de la RGI 2 a) y sus normas para distinguir entre un artículo y las partes y componentes de ese artículo.

756. Además, como China analizó en el párrafo 168 de su Segunda comunicación escrita, la relación en materia de interpretación entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles se plantearía incluso si no existiese la RGI 2 a). La relación entre partes y artículos completos es intrínseca de todo conjunto de disposiciones arancelarias que cuente con partidas diferentes para un artículo y sus partes integrantes; las autoridades aduaneras tienen que tener algún fundamento para determinar dónde termina un conjunto de disposiciones arancelarias y empieza el otro. Así pues, la cuestión de la interpretación arancelaria se plantea de todas maneras, y las autoridades aduaneras tienen que tener algún fundamento para resolver esta cuestión de interpretación.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

757. China presentó la respuesta a esta pregunta en su Primera comunicación escrita cuando alegó que "las medidas impugnadas aplican y hacen cumplir las disposiciones del arancel de aduanas de China en relación con las importaciones de 'vehículos automóviles'" (sin subrayar en el original).<sup>176</sup> Esto se refiere a la Lista en sí misma. La interpretación errónea de su Lista fue elaborada por China *ex post* a los efectos de la presente diferencia y no forma parte de su Lista. En el contexto de la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX, es el Grupo Especial, y no China, quien ha de interpretar la Lista de China.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

758. Como la parte que opone una defensa afirmativa, recae en China la carga de explicar cómo encajan supuestamente sus medidas en el ámbito del apartado d) del artículo XX. China no ha mostrado claridad acerca de su teoría sobre la supuesta aplicación del apartado d) del artículo XX. Como se expone en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 280, los Estados Unidos sostienen que, con independencia de la manera en que China formule su supuesta defensa, las medidas de China no están comprendidas en el ámbito del apartado d) del artículo XX.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

759. El Canadá considera que la presunta "ley o reglamento" compatible con el GATT es la totalidad de la Lista de China en la forma en que se aplica con arreglo al derecho chino, y no una línea arancelaria concreta. La ley o reglamento compatible con el GATT consiste exclusivamente en la Lista y no en factores secundarios como las RGI en el marco del Sistema Armonizado, puesto que no están directamente incorporadas a la Lista. Las RGI son pertinentes como parte del Sistema Armonizado para interpretar la debida clasificación de una mercancía con arreglo a la Lista de un Miembro. Ahora bien, ese contexto exige una aplicación del Sistema Armonizado en su conjunto, con inclusión de la RGI 1 y las pertinentes Notas explicativas (como la de la partida 87.06). El Canadá también remite al Grupo Especial a sus respuestas a las preguntas 187 y 210, y a la sección II.C.1 de su Segunda comunicación escrita.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 281**

760. La respuesta de China trata de difuminar la línea entre la "ley o reglamento" cuya observancia presuntamente trata de lograr, o sea, sus disposiciones arancelarias para vehículos, y su interpretación errónea de las mismas. Como se expone en la respuesta de las CE a esta pregunta, corresponde al Grupo Especial, y no a China, analizar conforme al apartado d) del artículo XX, entre otras cosas, si a) las disposiciones arancelarias de China son compatibles con el GATT de 1994 y b) si las medidas son necesarias para lograr su observancia. La interpretación por China de su "ley o reglamento", en cambio, no es pertinente en este contexto.<sup>177</sup>

**282. (China) Las Comunidades Europeas, en el párrafo 145 de su Segunda comunicación escrita, sostienen que el argumento de China conforme al apartado d) del artículo XX es**

<sup>176</sup> Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 203.

<sup>177</sup> La respuesta de China resulta tanto más sorprendente cuanto que China hace hincapié en respuesta a la pregunta 290 en que la defensa al amparo del apartado d) del artículo XX no puede depender de evaluaciones en el seno del ordenamiento jurídico nacional del Miembro de la OMC de que se trate: "No sería compatible con el objeto y fin del GATT constatar que el acceso a una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX está supeditado a lo que un Miembro considera ilegal conforme a su legislación nacional -factor que necesariamente variará de un país Miembro a otro".



**"inherentemente contradictorio" cuando trata de justificar una infracción del artículo II del GATT de 1994 porque, en ese caso, las medidas "aparentemente no hacen cumplir la Lista de China, sino que se desvían de ella". ¿Está China de acuerdo con las Comunidades Europeas? De no ser así, sírvanse explicar cómo pueden justificarse las medidas conforme al apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial constatará que son incompatibles con el artículo II. Sírvanse también explicar si el análisis por el Grupo Especial de la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX en relación con una violación del artículo II debería ser diferente del análisis en relación con una violación del artículo III.**

### **Respuesta de China**

761. En cuanto al artículo II, el Grupo Especial podría constatar, por ejemplo, que existe incertidumbre en el marco del Sistema Armonizado acerca de las circunstancias en que las autoridades aduaneras pueden clasificar expediciones múltiples de partes y componentes por presentar las características esenciales del artículo completo. En función de esa constatación, el Grupo Especial podría llegar a la conclusión de que las medidas impugnadas no son acordes a los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II, puesto que no cuentan con un fundamento *afirmativo* claro en las reglas del Sistema Armonizado.

762. Por las razones que ha expuesto en los párrafos 42 a 45 de su segunda declaración oral, China considera que una constatación de incertidumbre en las reglas del Sistema Armonizado es una circunstancia en la que se aplicaría la doctrina *in dubio mitius*, de la que se desprendería la conclusión que China conserva su facultad soberana de definir y hacer cumplir las delimitaciones entre vehículos automóviles completos y partes de vehículos automóviles, y entre el fondo de lo que un importador importa y la forma en que lo hace.

763. Ahora bien, otra forma de considerar la existencia de una ambigüedad conocida y determinable en las reglas del Sistema Armonizado, y en la práctica aduanera internacional en general, es que China tiene derecho a recurrir a la excepción general del apartado d) del artículo XX para adoptar medidas que son necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles, y para lograr que esas disposiciones surtan un efecto práctico. Las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles reflejan las consolidaciones arancelarias establecidas en su Lista de concesiones, y en consecuencia no son incompatibles con el GATT de 1994. En la medida en que las reglas del Sistema Armonizado no constituyen un fundamento jurídico inequívoco para que China dé efecto a esas disposiciones, esa base legislativa podría residir en el apartado d) del artículo XX. Cabe que las reglas del Sistema Armonizado no prevean específicamente todas las circunstancias en las que las autoridades aduaneras tienen que interpretar y hacer cumplir sus aranceles para garantizar que no resulten socavados por la forma en que los importadores estructuran y documentan sus importaciones. En estas circunstancias, es compatible con el fin del apartado d) del artículo XX velar por que los Miembros puedan no obstante adoptar medidas que sean necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias.

764. El análisis del apartado d) del artículo XX resultaría diferente en cuanto a una constatación de una violación del artículo III. El Grupo Especial podría constatar, por ejemplo, que las medidas impugnadas recaudan cargas interiores en violación del artículo III en función de su interpretación del momento en que las mercancías se consideran "importadas" a los efectos del artículo III. Cabría también que el Grupo Especial constatará, por ejemplo, que las medidas impugnadas imponen procedimientos que constituyen medidas interiores, una vez más en función de su interpretación del alcance del artículo III en relación con el alcance del artículo II. En estas circunstancias, las cargas y medidas podrían justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX por ser cargas y medidas que son necesarias para lograr la observancia de una interpretación válida de las disposiciones arancelarias

de China para vehículos automóviles, es decir, una interpretación que abarca partes y componentes en expediciones múltiples que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. O sea, el Grupo Especial podría constatar que la interpretación de China de sus disposiciones arancelarias no es incompatible con las reglas de interpretación del Sistema Armonizado, y que no es por lo demás incompatible con el sentido de los términos pertinentes del arancel de aduanas de China, sino que China ha adoptado cargas y medidas "interiores" inadmisibles como medio de lograr la observancia de esa interpretación.

765. Aunque China no estaría de acuerdo con la constatación de violación conforme al artículo III, constituiría al parecer la circunstancia precisa en que se aplicaría el apartado d) del artículo XX. La referencia a la aplicación de las medidas aduaneras en el apartado d) del artículo XX da por sentado que los Miembros tal vez tengan que adoptar medidas que son incompatibles con sus obligaciones en el marco del GATT (y que exigen pues que se invoque una excepción general), pero que resultan necesarias por lo demás para lograr la observancia de su legislación aduanera. La adopción de cargas y medidas que violan las disciplinas del artículo III, pero que son necesarias para lograr la observancia de una medida aduanera que el Miembro *puede* imponer de conformidad con sus compromisos del artículo II, sería al parecer el caso paradigmático en el que se aplicaría el apartado d) del artículo XX. Si no fuese de aplicación en esta circunstancia, difícilmente lo sería en ninguna otra.

766. Como ha explicado China durante todas las actuaciones presentes, el fin del Decreto N° 125 es lograr que sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles se apliquen sin tener en cuenta la manera en que el fabricante opte por estructurar y documentar sus importaciones de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. El Decreto N° 125 garantiza que prevalezca el fondo sobre la forma en la fijación de derechos. Por las razones que ha explicado, China cree que el Decreto N° 125 está comprendido en el ámbito de los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II. No obstante, si el Grupo Especial constataste que uno o más aspectos de la medida constituyen una medida o carga inadmisibles comprendida en el ámbito del artículo III, China considera que toda medida o carga interior de esa índole está justificada al amparo del apartado d) del artículo XX para lograr la observancia de los derechos que China está autorizada a percibir por razón de la importación de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 282**

767. En su respuesta, China no consigue sustraerse de la contradicción inherente a su argumento que reside en el hecho de que medidas que prevén derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista no pueden ser necesarias para lograr la observancia de dicha Lista. En cambio, China trata de ocultar la contradicción sustituyendo el término claro "infracción del artículo II del GATT de 1994" por la denominación evasiva "ambigüedad en las reglas del Sistema Armonizado". Esta calificación no modifica la realidad de la defensa contradictoria de China al amparo del artículo XX.

768. En cuanto a la presunta justificación de una violación del artículo III, las Comunidades Europeas señalan que China aún no ha demostrado que las medidas impugnadas sean necesarias para lograr la observancia de las disposiciones de su arancel para vehículos. Antes bien China expresa su esperanza de que "constituiría al parecer la circunstancia precisa en que se aplicaría el apartado d) del artículo XX" o "[s]i no fuese de aplicación en esta circunstancia, difícilmente lo sería en ninguna otra". Sin embargo, esa racionalización del deseo no puede sustituir a una defensa debida en virtud del apartado d) del artículo XX.

**283. (China)** China sostiene en su Segunda comunicación escrita que invoca el apartado d) del artículo XX en caso de que el Grupo Especial constate que, entre otras cosas, 1) China necesita un fundamento distinto en el marco de la normativa de la OMC para hacer cumplir sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles; y 2) las reglas del Sistema Armonizado no constituyen un fundamento para que China dé efecto válido a los tipos de derechos superiores para vehículos automóviles. ¿Podría China explicar con detalles a qué se refiere respectivamente con esas dos situaciones hipotéticas?

#### **Respuesta de China**

769. En varias de las preguntas formuladas después de la primera reunión sustantiva, el Grupo Especial pedía a las partes que analizaran el fundamento jurídico en los acuerdos de la OMC para que los Miembros adopten medidas destinadas a prevenir la evasión de derechos de aduana propiamente dichos. Como se examina en los párrafos 162 y 163 de la Segunda comunicación escrita de China, y en las respuestas a las preguntas del Grupo Especial que en ellos se citan, China considera que la prevención de la evasión arancelaria es una cuestión de garantizar la debida clasificación de las mercancías importadas, con la inclusión de la debida clasificación de mercancías en circunstancias en las que un importador ha tratado de estructurar y documentar sus importaciones para evadir un resultado de clasificación específico. Por las razones que allí se exponen, China considera que se trata de cuestiones de administración aduanera que se pueden resolver en el marco de las reglas del Sistema Armonizado.

770. Como el Sistema Armonizado constituye un contexto para la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro, es, a juicio de China, el fundamento en la normativa de la OMC para resolver este tipo de cuestiones. En el párrafo 164 de su Segunda comunicación escrita, se refirió al caso en que el Grupo Especial considerara no obstante que "China necesita un fundamento distinto en el marco de la normativa de la OMC para hacer cumplir sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles". Por "fundamento distinto" China se refería a un fundamento en la normativa de la OMC *distinto de* las reglas del Sistema Armonizado. Al referirse a dicha circunstancia, China se proponía hacer frente a la posibilidad de que, por cualquier razón, el Grupo Especial constatará que el Sistema Armonizado *no* constituye fundamento en la normativa de la OMC para que China adopte medidas para hacer cumplir sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles. Esta es una de las circunstancias en las que China considera que podría recurrir debidamente al apartado d) del artículo XX para justificar las medidas impugnadas.

771. La segunda circunstancia a la que se refería China, en la que las reglas del Sistema Armonizado no constituyen un fundamento para que China dé efecto válido a sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles, es la que se analiza en respuesta a la pregunta 282 *supra*. Es decir, el Grupo Especial podría constatar que existe ambigüedad en el Sistema Armonizado en cuanto a las circunstancias en que las autoridades aduaneras pueden clasificar expediciones múltiples de partes y componentes por poseer las características esenciales del artículo completo, y concluir, por esa razón, que el Sistema Armonizado no constituye un fundamento jurídico claro de las medidas. Por las razones expuestas en respuesta a la pregunta 282, ésta es otra circunstancia en la que China considera que podría recurrir debidamente al apartado d) del artículo XX para justificar las medidas impugnadas.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 283**

772. Como se expone en nuestras observaciones sobre la respuesta anterior, China incurre en error al argumentar que el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 constituye "un fundamento en la normativa de la OMC *distinto de* las reglas del Sistema Armonizado". Lógicamente, una medida que

infringe el artículo II del GATT de 1994 o, como China lo expresa ahora, "las reglas del Sistema Armonizado" no puede ser necesaria para lograr la observancia de la Lista de China.

**284. (Canadá) El Canadá sostiene que "[e]l Canadá acepta que el apartado d) del artículo XX podría utilizarse en principio para justificar cargas interiores necesarias para aplicar medidas aduaneras". (Respuesta del Canadá a la pregunta 82 del Grupo Especial) Sírvanse aclarar si, en su respuesta, "medidas aduaneras" se refiere al Arancel de China.**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

773. Las medidas aduaneras podrían incluir el Arancel de China *en principio*, ya que el apartado d) del artículo XX no excluye esa defensa al amparo del artículo III. De hecho, eso es esencialmente lo que estaba en litigio en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Un Miembro podría *en principio* tratar de justificar tales cargas interiores por ser necesarias para hacer cumplir medidas aduaneras. El Canadá *no* sugiere que una defensa de esa índole prosperara necesariamente solamente en virtud de la relación de la defensa con la Lista de un Miembro.

774. Sin embargo, *en realidad*, en el caso en que el Grupo Especial constatare que las medidas de China violan el artículo III, su defensa conforme al apartado d) del artículo XX debe necesariamente no prosperar. Ello obedece a que, según los hechos de este asunto concreto, el fin de la carga adicional es proteger la rama de producción nacional de partes de automóviles de China y no aplicar su Lista. Además, como se explica en el párrafo 79 de la Segunda comunicación escrita del Canadá y en respuesta a la pregunta 84 del Grupo Especial, China no puede servirse de su Lista como defensa para violar sus demás obligaciones en el marco del GATT.

**285. (Canadá) Sírvanse ampliar detalles sobre su posición de que China no puede servirse de su Lista para esquivar una violación del artículo 3 del Acuerdo sobre las MIC si esa desviación no está prevista específicamente en el propio Acuerdo sobre la OMC.**

**Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

775. El Canadá hace hincapié en que China no tiene condiciones en su Lista que le permitan clasificar partes de automóviles en función de su uso final. En consecuencia, carece de justificación para dejar de aplicar el tipo arancelario para partes de automóviles consignado en su Lista. Incluso si China pudiera, teóricamente, interpretar que su Lista le permite clasificar vehículos automóviles en función de su uso final, El Órgano de Apelación ha dejado claro en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* que no se permite a los Miembros someter a cláusulas especiales las obligaciones que para ellos se deriven de otras disposiciones del GATT al amparo del apartado b) del párrafo 1 del artículo II o de ninguna otra disposición.<sup>178</sup> En consecuencia, China no puede en la presente diferencia tratar de inferir en su Lista la condición de que puede clasificar partes de automóviles en función del uso final, pues ello detraería de sus obligaciones en virtud del artículo III.

**286. (Todas las partes) Si el Grupo Especial constatare que las medidas de China son incompatibles con las disposiciones del artículo III del GATT, ¿podrían explicar las partes si el análisis del Grupo Especial con arreglo a la defensa del apartado d) del artículo XX de China debe entrañar un tipo de análisis análogo al efectuado respecto del artículo II, en particular sobre la interpretación del Arancel de China y, en caso afirmativo, en qué medida?**

---

<sup>178</sup> *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 219.

### **Respuesta de China**

776. Conforme al apartado d) del artículo XX, una medida relacionada con la aplicación de las medidas aduaneras debe ser necesaria para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT. En el caso en que Grupo Especial constataste que las medidas impugnadas son incompatibles con las disposiciones del artículo III, el Grupo Especial tendría que evaluar, en lo relativo a la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX, si las medidas impugnadas logran la observancia de una interpretación de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles que es compatible con sus derechos y obligaciones en el marco del GATT. Esta es la circunstancia que China analiza a partir del cuarto párrafo de su respuesta a la pregunta 282 *supra*.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

777. En opinión de las Comunidades Europeas, cuando el Grupo Especial analice la presunta justificación de China al amparo del apartado d) del artículo XX, tiene que examinar si las medidas chinas son "necesarias para lograr la observancia" de la Lista de concesiones de China. Ello conlleva un tipo de análisis similar al efectuado conforme al artículo II porque unas medidas que imponen derechos que son incompatibles con la Lista de China no pueden considerarse idóneas y, en consecuencia, necesarias para lograr su observancia. Este análisis se asemeja al del artículo II en la medida en que el Grupo Especial tendría que examinar si las cargas impuestas de conformidad con las medidas exceden de las fijadas en la Lista. A diferencia del análisis conforme al artículo II, este análisis del apartado d) del artículo XX no dependería sin embargo de que se constatará que las cargas que imponen las medidas chinas son derechos de aduana propiamente dichos.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

778. Como cuestión teórica, tal vez pueda justificarse conforme al apartado d) del artículo XX una medida adoptada para aplicar un derecho de aduana propiamente dicho compatible con el artículo II que viole el artículo III del GATT de 1994. (El apartado d) del artículo XX efectivamente menciona la "aplicación de las medidas aduaneras"). No obstante, en el contexto del presente asunto, los Estados Unidos no entienden y China no ha satisfecho la carga de demostrar por qué sería necesario adoptar una medida en violación del artículo III para que China pudiera aplicar cualquier medida aduanera legítima, incluida la percepción de derechos de aduana propiamente dichos sobre automóviles o partes de automóviles. Dicho de otro modo, China no ha explicado por qué -si efectivamente está aplicando un derecho de aduana propiamente dicho- no puede sencillamente imponer ese tipo de derecho a las partes de automóviles en función de su condición en el momento en que son importadas en el territorio de China.

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

779. Como ha subrayado el Canadá en el párrafo 23 de su primera declaración oral, el argumento de China con arreglo al artículo II no es en realidad sino una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX de su violación del artículo III. El artículo II no constituye en sí mismo una "defensa" -imponer obligaciones a los Miembros, que se acumulan a otras obligaciones en el *Acuerdo sobre la OMC*. La evaluación de una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX es pues diferente de una evaluación de si China impone derechos de aduana propiamente dichos como lo permite el apartado b) del párrafo 1 del artículo II, primera oración, en dos maneras. En primer lugar, recae en China la carga de la prueba de justificar una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX. En segundo lugar, existe un criterio jurídico específico que ha de aplicarse conforme al apartado d) del artículo XX que no se aplica en el caso en que una carga esté debidamente clasificada en el marco del

artículo II. La cuestión pertinente conforme al artículo II sería si China aplica derechos de aduana propiamente dichos que exceden de los fijados en su Lista para partes de automóviles, mientras que una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX entraña en cambio un examen de si las medidas son necesarias para lograr la observancia de la Lista de China. Este último no exige un análisis de la validez de la interpretación por parte de China de partes de automóviles y vehículos automóviles conforme a su Lista, sino únicamente si las medidas logran la observancia de esa Lista, en los casos en que se aplica debidamente.

780. En cuanto al apartado d) del artículo XX, el Canadá remite al Grupo Especial a la sección III de su Segunda comunicación escrita. El Canadá mantiene que esa es la única defensa que puede invocar China, ya que las medidas no imponen derechos de aduana propiamente dichos.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 286**

781. La respuesta de China de que "el Grupo Especial tendría que evaluar, (...) si las medidas impugnadas logran la observancia de *una interpretación de* las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles" (sin cursiva en el original) se basa en el mismo malentendido que las Comunidades Europeas ya señalaron en su observación *supra* sobre la respuesta de China a la pregunta 281. De conformidad con el apartado d) del artículo XX, la medida infractora debe ser necesaria para lograr la observancia de una ley o reglamento, y no de una interpretación errónea de esa ley o reglamento.

**287. (China) En cuanto a los argumentos de China al amparo del apartado d) del artículo XX en relación con el artículo 29 del Decreto N° 125, ¿podría confirmar China si su posición es que las medidas en litigio (o sea, la Orden Normativa N° 8, el Decreto N° 125, y el Aviso N° 4) son "leyes o reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994" en el sentido del apartado d) del artículo XX? De ser así, ¿depende un análisis de este elemento conforme al apartado d) del artículo XX en relación con el artículo 29 del Decreto N° 125 de que se pueda o no constatar que las propias medidas de China son compatibles con el GATT de 1994?**

#### **Respuesta de China**

782. Las medidas logran la observancia del Arancel de China, que incorpora la Lista de concesiones de China por remisión.<sup>179</sup> Ésta es la ley o reglamento que no es incompatible con el GATT de 1994. Como China examinó en los párrafos 185 a 187 de su Segunda comunicación escrita, el artículo 29 del Decreto N° 125 está justificado al amparo del apartado d) del artículo XX porque es necesario para garantizar que las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles no sean objeto de evasión por los fabricantes que pueden organizar con terceros proveedores la importación de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 287**

783. La infracción del artículo III del GATT de 1994 por el artículo 29 del Decreto N° 125 no puede justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. En contra de la respuesta de China, el artículo 29 del Decreto N° 125 no es necesario para prevenir ninguna evasión de los aranceles de China para vehículos mediante la colusión entre los terceros proveedores de partes y los fabricantes de vehículos. China no ha demostrado evasión arancelaria ni colusión, ni que

---

<sup>179</sup> Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 203.

ninguna de éstas haga necesaria una disposición como el artículo 29 del Decreto N° 125.<sup>180</sup> Como se expone *supra*, las medidas impugnadas no aplican el tipo arancelario del 25 por ciento para vehículos completos.

**288. (China)** En su defensa de las "medidas del artículo 29 del Decreto N° 125" al amparo del apartado d) del artículo XX, China parece tener en cuenta la elusión *intencional* de la medida por los fabricantes, mientras que la "intención" no parece considerarse pertinente para justificar otros aspectos de las medidas en litigio al amparo del apartado d) del artículo XX y para su definición general de elusión. ¿Podría China ampliar este argumento y aclarar la pertinencia de la intención de los importadores?

#### **Respuesta de China**

784. China no considera que la intención sea pertinente en una u otra circunstancia. El propósito de las medidas impugnadas es velar por que las partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil reciban la misma clasificación arancelaria, y estén sujetos al mismo tipo de derecho, sin tener en cuenta la manera en que el fabricante de automóviles estructure y documente sus importaciones. Un aspecto en el que el fabricante de automóviles puede estructurar su importación de partes y componentes consiste en organizar la compra de partes y componentes importados a un tercero proveedor en China. He ahí la circunstancia específica a la que hace frente el artículo 29.

#### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 288**

785. La cuestión de si las intenciones de los importadores son pertinentes al presente asunto ha sido un tema sobre el que las posiciones de China han evolucionado constantemente (véase, por ejemplo, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 125 a 129). Al parecer, China ha llegado ahora a la conclusión de que la intención no es pertinente en absoluto, aunque en su Primera comunicación escrita la "intención demostrada y declarada" era la piedra angular de la teoría de la antielusión (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 33, 153, 155 y 162).

**289. (Canadá)** En relación con las prescripciones del preámbulo del artículo XX, el Canadá sostiene que no cabe duda de que la aplicación de las medidas perjudica a las condiciones de competencia entre partes importadas y nacionales (párrafo 103 de la Segunda comunicación escrita del Canadá). Sírvanse ampliar detalles sobre su argumento acerca de la violación del preámbulo del artículo XX, habida cuenta de la constatación por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Gasolina* de que "[l]as disposiciones del preámbulo no pueden lógicamente referirse a la misma norma o normas por las que se ha determinado que ha habido infracción de una norma sustantiva". Es decir, si la violación de las medidas de China para la que se invoca el apartado d) del artículo XX guarda relación con el artículo III, ¿no se habría determinado ya la cuestión de discriminación entre partes nacionales e importadas?

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

786. El Canadá está de acuerdo con la declaración del Grupo Especial. El Canadá estaba examinando el tercer ramal de discriminación previsto en el preámbulo, a saber, si las medidas impugnadas constituyen o no una restricción encubierta al comercio. La declaración referente a la

---

<sup>180</sup> Véase un análisis de la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX en general en la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 143 a 146.

aplicación de las medidas se proponía solamente complementar el argumento principal del párrafo, a saber, que "como se expone en el párrafo 88, el objetivo principal de la restricción es brindar protección a la rama de producción automovilística nacional de la competencia importada". Así pues, la referencia a la aplicación de las medidas demuestra que, en el contexto del artículo XX, tanto el diseño como la aplicación de las medidas, al examinarlas por separado o en su conjunto, ilustran que no son sino una restricción encubierta al comercio. Esto es importante, ya que el Órgano de Apelación ha constatado que la prevención del abuso de las excepciones al amparo del artículo XX es un objetivo fundamental del análisis con arreglo al preámbulo. Por esta razón, si se considerara que las medidas son justificables provisionalmente con arreglo al apartado d) del artículo XX, no cumplen las prescripciones del preámbulo porque constituyen un abuso de las excepciones al amparo del apartado d) del artículo XX.

**290. (China) El Grupo Especial en CEE - Piezas y componentes constató que los ejemplos de leyes y reglamentos mencionados en el apartado d) del artículo XX parecerían indicar que el apartado d) del artículo XX abarca únicamente las medidas destinadas a prevenir acciones que serían ilegales según las leyes y los reglamentos. Habida cuenta de esta declaración, ¿cuáles son las acciones ilegales según las leyes y los reglamentos que las medidas de China están destinadas a impedir? Sírvanse explicar detalladamente.**

#### **Respuesta de China**

787. China no considera que haya nada en el sentido corriente del artículo XX, o en el apartado d) del artículo XX en particular, que apoye la conclusión de que las acciones que una medida trata de prevenir tengan que ser "ilegales". El apartado d) del artículo XX no menciona "ilegalidad". Además, la "ilegalidad" de una acción concreta viene definida por el derecho interno. No sería compatible con el objeto y fin del GATT constatar que el acceso a una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX está supeditado a lo que un Miembro considere ser ilegal conforme a su legislación nacional - factor que necesariamente variará de un país Miembro a otro.

788. El término específico al que hace referencia el apartado d) del artículo XX es "la aplicación de las medidas aduaneras". Los Miembros podrán aplicar sus leyes y reglamentos aduaneros mediante métodos que no supongan necesariamente una constatación previa de una acción ilegal del importador. Por ejemplo, un Miembro podrá exigir la presentación de determinada documentación para garantizar la clasificación correcta de una importación. Aunque cabe que sea ilegal conforme al derecho nacional no presentar esa documentación, o presentarla con inexactitudes o falseamientos importantes, el apartado d) del artículo XX no exige que haya ocurrido una acción ilegal de esa índole como condición previa a la adopción de las prescripciones en materia de documentación. Igualmente, un Miembro puede imponer un régimen de control aduanero concreto para garantizar la debida clasificación de una importación, para velar por el cumplimiento de una condición de importación específica, o con cualquier otro fin aduanero válido. En tanto en cuanto estos tipos de medidas cuenten con elementos que sean incompatibles con los demás compromisos de un Miembro en el marco del GATT (por ejemplo, porque sean incompatibles con las prescripciones del artículo III), el Miembro podrá tratar de justificar estos elementos al amparo del apartado d) del artículo XX sin tener en cuenta si ha ocurrido una acción ilegal conforme a sus leyes y reglamentos. La cuestión, en cada caso, es si la medida guarda relación con la aplicación de las medidas aduaneras.

789. Dicho lo anterior, es ilegal en el derecho chino no pagar los derechos de aduana que son aplicables a artículos importados. China ha descrito anteriormente las leyes y reglamentos chinos pertinentes, y ha presentado los correspondientes extractos, en respuesta a la pregunta 30 del Grupo Especial. Las medidas impugnadas logran la observancia de estas leyes y reglamentos al garantizar que los importadores declaren correctamente la importación de partes y componentes que poseen las



características esenciales de un vehículo automóvil y paguen los derechos correspondientes, tanto si las partes y componentes entran en el territorio aduanero de China en una expedición como si lo hacen en múltiples expediciones.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 290**

790. En contra de la respuesta de China, las Comunidades Europeas consideran que las medidas de China no cumplen la salvedad de "para lograr la observancia de las leyes y los reglamentos" interpretada por el Grupo Especial en *CEE - Piezas y componentes* (párrafos 5.15 a 5.18). El Grupo Especial exigió que las medidas *impidan acciones incompatibles con las obligaciones estipuladas en las leyes o reglamentos* o, en otras palabras, estén *destinadas a hacer cumplir obligaciones fijadas en leyes o reglamentos*. Según China, las "leyes o reglamentos" en cuestión son las disposiciones arancelarias para vehículos contenidas en su Lista. Las medidas, sin embargo, no impiden acciones incompatibles con la Lista de China, sino que, antes bien, son incompatibles con la Lista al imponer cargas que se desvían de los aranceles contenidos en la Lista.<sup>181</sup>

**291. (China) En cuanto a la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX, China declaró en la segunda reunión sustantiva que las acciones ilegales que las medidas de China tienen por objeto prevenir eran las declaraciones indebidas de las mercancías que se importan.**

**a) ¿Argumenta China que si un fabricante de automóviles importa una expedición de frenos y los declara como tales y si esos frenos están destinados a incluirse en un modelo de vehículo registrado que cumple los umbrales de un "vehículo considerado completo" en las medidas de China, ese fabricante de automóviles comete fraude aduanero?**

#### **Respuesta de China**

791. Si un fabricante importara una expedición de frenos para un modelo de vehículo registrado, el artículo 15 del Decreto N° 125 le obligaría a indicar esa condición en el formulario de declaración de aduana. No completar la declaración de conformidad con el artículo 15 constituiría una violación del Decreto N° 125. Como se estipula en el artículo 36 del Decreto N° 125, las infracciones de las normas establecidas en el Decreto N° 125 podrán constituir contrabando o actos de violación de las normas de supervisión con arreglo a la *Ley de Aduanas* y el *Reglamento de Aplicación de Sanciones Administrativas Aduaneras*. China ha abordado anteriormente estas leyes y reglamentos en respuesta a la pregunta 30 del Grupo Especial. Como se analiza en respuesta a esa pregunta, la índole exacta de la violación y la gama de posibles sanciones dependerían de la cuantía de derechos de aduana que se evadieran mediante la cumplimentación indebida del formulario de declaración aduanera.

**b) ¿Puede aclarar China si cree o no que si un proveedor de partes de automóviles importa una expedición de frenos y los declara como tales y si esos frenos se venden luego a un fabricante de automóviles que los incluye en un modelo de vehículo registrado que cumple los umbrales de un "vehículo considerado completo" en las medidas de China, ese fabricante de automóviles comete fraude aduanero?**

#### **Respuesta de China**

792. Si el fabricante compra las partes al proveedor para un modelo de vehículo registrado, está obligado con arreglo al artículo 29 a pagar la diferencia entre los derechos que ya se hayan percibido

---

<sup>181</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

respecto de esas partes y el derecho aplicable a las partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Es cuestión de garantizar la clasificación correcta de esas partes y componentes. Por las razones que se exponen en respuesta a la pregunta 290, China no considera que el apartado d) del artículo XX pueda invocarse únicamente en relación con lo que un Miembro pueda clasificar como "fraude aduanero".

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 291**

793. En opinión de las Comunidades Europeas, las respuestas de China ponen de manifiesto el carácter absurdo de las medidas: los fabricantes de vehículos que declaran debidamente las partes de automóviles como lo que son, es decir, en función de "las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (véase el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246), pueden violar las medidas y, con ello, cometer un acto de contrabando o una violación de las reglas de supervisión de aduanas conforme al artículo 36 del Decreto N° 125. Ocurre lo mismo a los fabricantes de vehículos que no pagan determinadas cargas si compran partes en el mercado interior chino a proveedores que anteriormente las importaron, las declararon y las despacharon. Las medidas que penalizan acciones que son compatibles con las disposiciones arancelarias de la Lista no pueden "ser necesarias para lograr su observancia".

**292. (Todas las partes) ¿Son pertinentes el objeto y fin de la medida en el marco del análisis del apartado d) del artículo XX? De ser así, ¿con arreglo a qué elemento de análisis previsto en el apartado d)?**

#### **Respuesta de China**

794. China no está segura de lo que Grupo Especial quiere dar a entender por el "objeto y fin de la medida". A juicio de China, el factor pertinente en el marco del apartado d) del artículo XX es si la medida es necesaria para lograr la observancia de leyes aduaneras, lo que puede discernirse de la naturaleza y el funcionamiento de la medida en litigio. A este respecto, el "objeto y fin de la medida" es un factor pertinente al amparo del apartado d) del artículo XX.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

795. En virtud del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, una medida puede justificarse provisionalmente si es "necesaria para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo".

796. El Órgano de Apelación en *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* sostuvo que el apartado d) del artículo XX establece un criterio en el que hay dos aspectos:

Para que una medida, por lo demás incompatible con el GATT de 1994, se justifique provisionalmente al amparo del apartado d) del artículo XX, deben demostrarse dos elementos. Primero, la medida debe estar destinada a "lograr la observancia" de leyes o reglamentos que no sean en sí incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994. Segundo, la medida debe ser "necesaria" para lograr esa

observancia. Un Miembro que invoque el apartado d) del artículo XX como justificación tiene la carga de demostrar que se cumplen esos dos requisitos.<sup>182</sup>

797. Con arreglo al primer elemento de este criterio, China tiene que demostrar que sus medidas están "destinadas a lograr la observancia" de su Lista de concesiones. Como ya se ha demostrado con mayor detalle en comunicaciones anteriores, las medidas chinas no están destinadas a lograr la observancia de la Lista de concesiones de China, sino que en realidad se proponen fomentar el desarrollo de la rama de producción china de partes de automóviles.<sup>183</sup>

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

798. El Órgano de Apelación constató que un examen de una medida conforme al apartado d) del artículo XX entraña un análisis con dos fases:

Para que una medida ... se justifique provisionalmente al amparo del apartado d) del artículo XX, deben demostrarse dos elementos. Primero, la medida debe estar destinada a "lograr la observancia" de leyes o reglamentos que no sean en sí incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994. Segundo, la medida debe ser "necesaria" para lograr esa observancia.<sup>184</sup>

799. Al examinar si las medidas de China están de hecho "destinadas a lograr la observancia" de alguna medida compatible con el GATT, el Grupo Especial debe estudiar todos los hechos y circunstancias. Los Estados Unidos señalan que las leyes se suelen adoptar por más de un motivo<sup>185</sup>, y que las declaraciones de intenciones que figuran en la legislación tal vez no sean determinantes. No obstante, las declaraciones de intenciones que figuran en las leyes de China son pertinentes y el Grupo Especial debe examinarlas. En particular, el Grupo Especial debe tomar nota de que las medidas de China declaran que están destinadas a fomentar el desarrollo de la rama de producción nacional de partes de automóviles de China, y del hecho de que las medidas de China no mencionan ninguna meta de prevenir la "evasión arancelaria" o la "elusión arancelaria".

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

800. El objeto y fin de las medidas es pertinente para analizarlas en virtud del apartado d) del artículo XX en tres aspectos. En primer lugar, el objeto y fin es pertinente en el marco de la primera parte del criterio de justificación provisional, es decir, si las medidas están "destinadas a lograr la observancia" de una medida compatible con el GATT. Como se explica en los párrafos 87-90 de la Segunda comunicación escrita del Canadá y en respuesta a la pregunta 280, *supra*, el objeto y fin de las medidas no es lograr la observancia de la Lista de China ya que, en sí mismas, su eje fundamental es brindar protección y apoyo a la rama de producción automovilística nacional.

801. En segundo lugar, el objeto y fin puede matizar el análisis de si las medidas son "necesarias" con arreglo a la segunda parte del criterio de justificación provisional, pues no podría afirmarse que las medidas sean necesarias para un fin específico (o sea, hacer cumplir la Lista), si, de hecho, se

---

<sup>182</sup> Informe del órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157.

<sup>183</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 144.

<sup>184</sup> Informe del órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157.

<sup>185</sup> Los Estados Unidos señalan que "objeto y fin" tiene un sentido específico conforme a la Convención de Viena en cuanto a la interpretación de los acuerdos internacionales, y que podría crear confusión referirse al "objeto y fin" de las medidas nacionales adoptadas por determinados países.

constatara que el fin predominante de las medidas es otro (o sea, de carácter proteccionista). En la presente diferencia, "necesarias" debe aplicarse en el sentido más estricto dado el objeto y fin proteccionista de las medidas.

802. Por último, una apreciación del objeto y fin de las medidas resulta pertinente a la consideración de si las medidas constituyen o no una restricción encubierta al comercio de conformidad con el preámbulo. Aunque de conformidad con el preámbulo la *aplicación*, y no el *designio*, sea el factor pertinente, resultaría difícil evaluar si una medida constituye una "restricción encubierta al comercio" sin tener en cuenta su objeto y fin. Una vez más, en la presente diferencia, las medidas en sí mismas ponen de manifiesto que no son sino una restricción encubierta al comercio.

**293. (Estados Unidos y Comunidades Europeas) China sostiene que las medidas en litigio sirven para proteger intereses y valores importantes como la prevención de la elusión arancelaria, la recaudación de ingresos fiscales y la aplicación de las concesiones arancelarias negociadas. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China.**

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

803. Como se expone en comunicaciones anteriores, China no ha demostrado que sus medidas sirvan para proteger ninguno de estos valores. China no ha demostrado que exista en realidad un problema de elusión arancelaria o que sus medidas sirvan para la recaudación de ingresos fiscales o la observancia de concesiones arancelarias negociadas.<sup>186</sup> Los fabricantes de vehículos que importan partes de automóviles para su montaje y fabricación en vehículos automóviles en China no eluden arancel alguno. Según las concesiones arancelarias negociadas estipuladas en la Lista de China, las partes de automóviles importadas se gravan al 10 por ciento, y no -como prevén las medidas impugnadas- al 25 por ciento por la sola razón de que sean objeto de operaciones de fabricación en vehículos con insuficiente contenido local. Como las medidas imponen cargas que exceden de las fijadas en el Arancel de China, desacatan las concesiones arancelarias negociadas.

804. En opinión de las Comunidades Europeas, el único valor importante que está en juego en el presente asunto es el acatamiento de los principios básicos del sistema de la OMC, a saber, los principios de no discriminación y la seguridad y previsibilidad del sistema multilateral de comercio. Las medidas chinas ponen en tela de juicio estos principios básicos del sistema de la OMC.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

805. Los Estados Unidos han abordado estos argumentos de China en su respuesta a la pregunta 280, y remiten respetuosamente al Grupo Especial a la misma.

**294. (Todas las partes) Sírvanse presentar pruebas más específicas en apoyo de sus argumentos en relación con el efecto que las medidas han tenido en el comercio.**

#### **Respuesta de China**

806. La ausencia total de efectos desfavorables en el comercio queda demostrada de forma más directa por el continuado crecimiento rápido de la importación de partes de automóviles en China. Desde que se implantó el Decreto N° 125 en 2005, China comparó las estadísticas de importación de 2004 y 2006 para ilustrar la ausencia de efecto. Según datos procedentes del Anuario de la Industria Automovilística de China, en 2004, el valor total de las partes de automóviles importadas

---

<sup>186</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

ascendió a 10.390 millones de dólares EE.UU., mientras que en 2006 dicho valor totalizó 12.450 millones de dólares EE.UU., lo que supone un aumento del 19,8 por ciento.

807. Además, en 2006, muchos fabricantes de automóviles introdujeron nuevos modelos de coches en el mercado chino. Según los datos del Anuario de la Industria Automovilística de China, en 2006 se introdujeron 110 nuevos modelos de coches de pasajeros, de los que 43 era nuevos modelos y más de 70 eran modelos mejorados. La mayoría de los nuevos modelos eran de Volkswagen, GM, Toyota, BMW, Mercedes-Benz, y otras empresas conjuntas en China.

#### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

808. Como se ilustra en los gráficos que se adjuntan a CE - Prueba documental 37<sup>187</sup>, la adopción de la Orden Normativa de la Industria Automovilística en mayo de 2004 estuvo seguida de un descenso espectacular de las exportaciones de partes de automóviles de las CE a China. En tan solo unos pocos meses, las exportaciones descendieron al 53 por ciento, y llegaron a bajar al 33 por ciento del nivel que tenían en mayo de 2004. Después, las exportaciones de partes empezaron a aumentar lentamente y al parecer ya se han estabilizado al nivel de mayo de 2004. No obstante, esto ha de tenerse en cuenta en el marco de la pujanza de la demanda y la producción chinas de vehículos y las tasas de crecimiento mucho más firmes de las exportaciones de las CE observadas antes de mayo de 2004.

809. Una comparación entre las exportaciones comunitarias de partes de automóviles y la producción china de vehículos automóviles sugiere que la adopción de la Orden Normativa de la Industria Automovilística dio lugar a que los fabricantes de automóviles cambiaran con la mayor rapidez posible a proveedores de partes nacionales para poder adaptarse a las prescripciones en materia de contenido local impuestas por las medidas impugnadas. De hay se derivó una reducción de la cuota de mercado de las partes comunitarias, que al parecer ha adquirido carácter permanente como lo demuestra el constante desfase entre las dos curvas.

810. Entretanto, un reciente análisis de la rama de producción sugiere que las empresas chinas cada vez son más agresivas y existen crecientes temores de que, con apoyo e incentivos gubernamentales, las empresas extranjeras serán dejadas de lado en un momento dado. Los riesgos para los inversores extranjeros aumentan (véase CE - Prueba documental 38, último punto).

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

811. La intensidad de los efectos en el comercio de las medidas de China no es un elemento de las alegaciones de los Estados Unidos al amparo del Acuerdo sobre la OMC, y los Estados Unidos no han formulado argumentos con respecto a la intensidad de los efectos en el comercio. Si el OSD constatará en última instancia que las medidas de China incumplen sus obligaciones y si China no se ajustara al cumplimiento, el nivel de los efectos en el comercio se examinaría en un arbitraje al amparo del párrafo 6 del artículo 22 del ESD.

---

<sup>187</sup> En estos gráficos, las Comunidades Europeas han empleado estadísticas de exportación de motores de vehículos y sus componentes, y de partes y componentes de vehículos automóviles (SA 8407.31, 8407.32, 8407.33, 8407.34, 8408.20, 8409.91, 8409.99, 8708). Se considera que es una estimación suficientemente exacta a los efectos de ofrecer un panorama general del efecto de las medidas en el comercio. Las estadísticas de producción china de vehículos automóviles se han obtenido del sitio web de la Oficina Nacional de Estadística de China (<http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/index.htm>).

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

812. Las medidas surten un gran efecto ya que la rama de producción automovilística es una industria señera para cualquier economía y las medidas se aplican sin restricción a toda la rama de producción automovilística.

813. Es evidente en sí mismo, así como por las razones comerciales expuestas en las comunicaciones de los reclamantes (que China no ha discutido), que, en un mercado sumamente competitivo y sensible a los precios, un aumento del coste y la carga sobre partes de automóviles importadas tendrá un efecto importante. En la medida en que el Grupo Especial tenga que formular una constatación fáctica sobre este punto, se trata de una inferencia que es fácil de deducir.<sup>188</sup>

814. En cuanto al efecto en los fabricantes de partes fuera de China, cuyas importaciones son las que discriminan las medidas, el Canadá señala que la Asociación Canadiense de Fabricantes de Partes de Automóviles indicó específicamente su preocupación por las medidas, lo que refleja el efecto que han tenido en el comercio.<sup>189</sup>

815. También se encuentran pruebas del efecto de las medidas impugnadas en declaraciones de empresarios chinos después de la entrada en vigor de las medidas. Por ejemplo:

816. Una ponencia de un director de China Automotive System, una empresa de propiedad china y uno de los mayores proveedores de partes de automóviles en China, se refirió en febrero de 2007 a que uno de los "pilares" en los que se apoyaba el crecimiento de la producción de partes de automóviles en China era la política gubernamental que "prescribe contenido local" (es decir, las medidas impugnadas), señalando que "verdaderamente impulsan las ventas de los fabricantes de partes de automóviles de China".<sup>190</sup>

817. De forma parecida, en un artículo de julio de 2006 en el que se analizaba la rama de producción automovilística en China, un analista (de Global Insight), al referirse a las medidas impugnadas, señaló que ya han tenido un efecto considerable en algunas marcas de lujo con bajos volúmenes de producción, citando una parada de la producción de Cadillacs por GM en particular, y afirmando que otros fabricantes de vehículos "pueden seguir su camino".<sup>191</sup>

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 294**

818. La elección por China de los períodos de referencia está viciada por el hecho de que la Orden Normativa de la Industria Automovilística fue anunciada en mayo de 2004. Como se demuestra en CE - Prueba documental 37, estuvo seguida de una reducción espectacular de las exportaciones comunitarias de partes a China (-60 por ciento de mayo a diciembre de 2004). El total anual correspondiente a 2004 constituye, en consecuencia, una base anormalmente baja en lo que atañe a las

---

<sup>188</sup> Véase, por ejemplo, *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 203: "A nuestro parecer, es evidente que el Grupo Especial tenía facultades para inferir conclusiones de los hechos que tenía ante sí ... y podía hacerlo discrecionalmente".

<sup>189</sup> *Automotive Parts Manufacturers' Association News*, "President's Message: Driving Canada's Future", noviembre de 2006, página 2 (Canadá - Prueba documental 45).

<sup>190</sup> China Automotive Systems, Roth Capital Conference, transcripción de la ponencia, 21 de febrero de 2007, en línea: <http://china.seekingalpha.com/article/27700> (Canadá - Prueba documental 46).

<sup>191</sup> *Assembly Magazine*, "The Great Race", 1º de julio de 2006, en línea: [http://www.assemblymag.com/CDA/Articles/Feature\\_Article/3b60276b6ba1c010VgnVCM100000f932a8c0](http://www.assemblymag.com/CDA/Articles/Feature_Article/3b60276b6ba1c010VgnVCM100000f932a8c0) (Canadá - Prueba documental 47).

importaciones de partes de automóviles, que da por resultado un crecimiento porcentual "inflado" entre los dos períodos.

819. Además, el crecimiento de las importaciones de partes del 19,8 por ciento debe compararse con el crecimiento de la producción china de automóviles. Según nuestros cálculos basados en datos de la Oficina de Estadística de China, este país produjo 5.186.400 automóviles en 2004, y 7.611.500 automóviles en 2006, es decir, un aumento del 46,8 por ciento, más del doble que el crecimiento de las importaciones de partes.<sup>192</sup> Dicho de otro modo, un número cada vez más elevado de partes se obtiene de proveedores locales.

820. Un análisis más detallado de los efectos de las medidas impugnadas en función de datos mensuales y teniendo en cuenta la relación entre partes importadas y las producción china de automóviles demuestra que esta última aumentó, entre el anuncio de la Orden Normativa de la Industria Automovilística y las últimas cifras comparables (marzo de 2007), en un 101 por ciento, mientras que las exportaciones comunitarias de partes sólo aumentaron en un 18 por ciento (véase el segundo gráfico de CE - Prueba documental 36).

#### **Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 294**

821. La alegación de las CE de que las medidas impugnadas han tenido un efecto en sus exportaciones de partes de automóviles a China adolece de un vicio básico de lógica y relación causal. Las CE se refieren a una disminución a corto plazo del volumen de las exportaciones comunitarias a China después de mayo de 2004, cuando se adoptó la Orden N° 8. Las CE tratan de inferir que la Orden N° 8 tuvo un efecto directo e inmediato en el valor de las exportaciones de partes de automóviles de las CE a China. El problema con este tipo de razonamiento es que la Orden N° 8, en sí misma, no imponía ninguna obligación a los fabricantes de automóviles, ni tuvo ningún efecto en la clasificación y fijación de derechos sobre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles. Como ha explicado China, el capítulo XI de la Orden N° 8 era una amplia declaración de política relativa a la administración y observancia de los tipos arancelarios de China para vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles.<sup>193</sup> No fue hasta que se adoptó el Decreto N° 125 en abril de 2005 que las medidas impugnadas podrían haber tenido algún posible efecto en las decisiones sobre las fuentes de suministro de las partes. Sin embargo, como ponen de manifiesto los propios datos de las CE, las exportaciones comunitarias de partes de automóviles a China retomaron su tendencia alcista a principios de 2005 -justo cuando entró en vigor el Decreto N° 125.<sup>194</sup> Desde esa fecha, el valor de las exportaciones de partes de automóviles de las CE a China ha alcanzado máximos sin precedentes, tocando su punto más alto en marzo de 2007 sin ir más lejos, según los propios datos de las CE. Esto es difícil de compaginar con la tesis de que las medidas impugnadas han tenido un efecto desfavorable en el comercio.

#### **295. (China) ¿Cuál es el grado exacto de observancia que China trata de obtener con respecto a sus leyes y reglamentos en el sentido del apartado d) del artículo XX?**

---

<sup>192</sup> Estas cifras se obtuvieron sumando las cifras mensuales que figuran en CE - Prueba documental 36. Como se explica en dicha prueba documental, no se dispone de datos sobre enero y diciembre de 2006, que se dedujeron como el promedio de las cifras del mes anterior y posterior, respectivamente. Incluso si la producción de automóviles de 2006 se limita a los 10 meses de los que se dispone datos (febrero a noviembre de 2006), ascendería a 6.361.300 unidades, o sea, un aumento del 22,7 por ciento frente a 2004.

<sup>193</sup> Véase la respuesta de China a la pregunta 48 del Grupo Especial.

<sup>194</sup> Véase CE - Prueba documental 37.

## Respuesta de China

822. Como se analiza en respuesta a la pregunta 296 *infra*, China trata de garantizar la clasificación uniforme de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, sin tener en cuenta si entran en el territorio aduanero de China en una sola expedición o en expediciones múltiples. La debida clasificación de las importaciones es un objetivo que, por su naturaleza, las autoridades aduaneras tratan de lograr en relación con todas las importaciones similares.

## Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 295

823. Las Comunidades Europeas desearían señalar que la referencia de China a "la clasificación uniforme" y "[l]a debida clasificación" trata de desviar la atención del hecho de que China no ha demostrado hasta ahora la proporcionalidad de sus medidas. Por las razones expuestas en la Segunda comunicación escrita de las CE, las medidas son de hecho improcedentes y desproporcionadas.<sup>195</sup>

**296. (China) En opinión de las Comunidades Europeas, China, como alternativa de las medidas en litigio, podría haber investigado únicamente casos concretos de presunta evasión conforme a su legislación aduanera, en lugar de imponer cargas al amparo de las medidas sobre todas las partes de automóviles importadas que se montan en vehículos que no cumplen los umbrales arbitrarios chinos en materia de contenido local. ¿Podría formular observaciones China acerca de esta opinión, con inclusión de la razón por la que una alternativa como esa que entraña un menor grado de restricción del comercio no estaría razonablemente disponible para lograr el nivel deseado de observancia?**

## Respuesta de China

824. La afirmación de las CE es errónea en dos aspectos. En primer lugar, las medidas no "imponen cargas sobre todas las partes de automóviles importadas que se montan en vehículos que no cumplen los umbrales arbitrarios chinos en materia de contenido local". Antes bien, como China ha explicado, las medidas garantizan la clasificación correcta de partes y componentes de automóviles importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil. Como China también ha explicado, la cuestión de la evasión arancelaria, en el presente contexto, gira en torno de garantizar la clasificación correcta de lo que se importa. Un objetivo importante de la clasificación aduanera es lograr la misma clasificación de un artículo en cada ocasión en que sea importado. Para lograr esta uniformidad de clasificación, deben darse los mismos resultados de clasificación en todas las circunstancias similares, no solo en aquellos casos en los que las autoridades aduaneras dediquen los recursos necesarios a investigar importaciones específicas. He ahí la razón de que las medidas no puedan limitarse a "casos concretos" -el objetivo de las medidas es garantizar la clasificación coherente de partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, en todos los casos.

825. El segundo problema que plantea la afirmación de las CE es que, en ausencia de las medidas impugnadas, China carecería esencialmente de un mecanismo para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente en un solo artículo. Sin un proceso aduanero que determine si un fabricante está importando partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil en múltiples expediciones, no hay fundamento para investigar y determinar si cualquier expedición concreta de partes y componentes da por resultado la evasión de las disposiciones arancelarias de China para

---

<sup>195</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.



vehículos automóviles. Esta falta de transparencia de la realidad comercial de lo que un fabricante de automóviles importa es lo que las medidas impugnadas tratan de subsanar.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 296**

826. Los argumentos de China sobre las razones por las cuales las investigaciones de evasión aduanera con carácter puntual no constituyen una alternativa razonablemente disponible de las medidas no resultan convincentes. Los actos de evasión aduanera, cuyo peligro China no ha demostrado aún, serían por su propia naturaleza actos individuales. Por lo tanto, China podría garantizar la "clasificación uniforme" de vehículos y partes mediante investigaciones individuales. La referencia de China a los recursos posiblemente limitados de sus autoridades aduaneras no puede justificar unas medidas por lo demás desproporcionadas. Además, China no ha demostrado por qué necesita un "mecanismo para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente en un solo artículo". A juicio de las Comunidades Europeas, un "mecanismo" que crea ficciones como las que figuran en las medidas impugnadas no es idóneo, necesario o proporcionado para fomentar el objetivo de la clasificación aduanera uniforme.

**297. (Canadá) En el párrafo 35 de su segunda declaración oral, el Canadá declara que ha demostrado que las medidas de China son arbitrarias en su aplicación y están explícitamente destinadas a restringir el comercio. Sírvanse remitir al Grupo Especial específicamente a las partes de las comunicaciones escritas del Canadá en que se demuestra este particular.**

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

827. Es importante señalar que, al amparo del artículo XX, recae en China, y no en el Canadá, la carga de la prueba de demostrar que sus medidas son necesarias. No obstante, el Canadá ha demostrado que las medidas se aplican de forma que da por resultado una discriminación arbitraria e injustificable y una restricción encubierta al comercio. En el párrafo 102 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá señala en primer lugar que las medidas aplican una discriminación arbitraria porque los umbrales establecidos en el marco de las medidas son arbitrarios por su misma naturaleza. Como se demuestra en los párrafos 48-51 (incluido el cuadro), las medidas raras veces, por no decir nunca, darían por resultado que un vehículo automóvil o una mercancía tuviera las características esenciales de un vehículo completo. Sencillamente no guardan relación con la debida clasificación de vehículos automóviles conforme al Sistema Armonizado. Por lo tanto, su aplicación redundante en discriminación arbitraria.

828. El Canadá también ha demostrado que las medidas redundan en discriminación injustificable porque *dan por supuesta* la elusión en todos los casos, pero China no ha demostrado que exista un concepto jurídico de "elusión arancelaria" y, aunque lo hubiera hecho, el Canadá ha demostrado en los párrafos 91-96 y en la nota 106 de su Segunda comunicación escrita, así como en respuesta a la pregunta 14, que no existen tales pruebas. Por último, en la respuesta a la pregunta 289, *supra*, el Canadá ha ampliado los detalles del párrafo 103 de su Segunda comunicación escrita para explicar que las medidas no son sino una restricción encubierta al comercio.

**298. (China) En su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, China presenta algunas estadísticas de importación correspondientes a los años 2002, 2003, y 2004. Los datos arrojan aumentos porcentuales en 2002 y 2004 que son comparables entre sí, pero el crecimiento en 2003 es casi del 200 por ciento. ¿Por qué esa diferencia en 2003?**

## Respuesta de China

829. El acontecimiento más importante en 2003 fue el espectacular aumento de la producción de sedanes. Así lo demuestran las siguientes estadísticas:

### Producción de vehículos automóviles en China

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Vehículo de carga	756.312	751.699	803.076	1.092.546	1.228.181	1.514.869
<i>Tasa de aumento</i>	-	-0,61%	6,83%	36,05%	12,41%	23,34%
Autobús	509.179	709.042	834.927	1.068.347	1.177.476	1.243.022
<i>Tasa de aumento</i>	-	39,25%	17,75%	27,96%	10,21%	5,57%
Sedán	566.105	607.455	703.525	<b>1.092.762</b>	<b>2.037.865</b>	2.312.561
<i>Tasa de aumento</i>	-	7,30%	15,82%	55,33%	86,49%	13,48%
Total	1.831.596	2.068.186	2.341.528	3.253.655	4.443.522	5.070.452
<i>Tasa de aumento</i>	-	12,92%	13,22%	38,95%	36,57%	14,11%

830. Como muestran estas cifras, la producción total de vehículos automóviles aumentó en un 36 por ciento en 2003 (cifra comparable a la de 2002), mientras la producción de sedanes aumentó en un 86 por ciento - doblando prácticamente la producción de sedanes frente a 2002. Este aumento de la producción de sedanes se correspondió con la introducción de un gran número de nuevos modelos de vehículos en el mercado chino.

831. China considera que el gran aumento de partes de automóviles y de partes de motores en 2003 (como se informó en respuesta a la pregunta 14) guarda evidentemente relación con el pronunciado aumento de la producción de sedanes el mismo año. Las estadísticas aduaneras de China registran la importación de únicamente 34.858 juegos de piezas CKD/SKD en 2003. Las partes y componentes para los otros 910.245 sedanes suplementarios que se produjeron ese año tienen que haber salido de algún lado, y la respuesta está en el pronunciado aumento del valor de los motores y partes de automóviles importados en 2003.

832. Estas cifras demuestran que los fabricantes de automóviles en China estaban aumentando de manera pronunciada su producción de vehículos automóviles, y de sedanes en particular, utilizando tasas muy elevadas de partes y componentes importados. Como China ha examinado anteriormente en respuesta a las preguntas 77 y 160, el hecho de que muchos de estos modelos de vehículos se monten a partir de partes y componentes importados que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil se ha visto confirmado por el hecho de que se hayan verificado como tales unos 130 modelos de vehículo. China también ha presentado ejemplos de modelos de vehículos específicos en respuesta a la pregunta 160.

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 298**

833. Según fuentes de la rama de producción (CE - Prueba documental 41), el año 2003 se caracterizó por un crecimiento impresionante de la demanda. La mayor demanda de coches dio por resultado aumentos de la producción china de coches y el lanzamiento de nuevos modelos. Por supuesto, ello dio lugar a su vez a una mayor demanda de partes.

834. Los proveedores locales de partes y conjuntos no podían hacer frente a esta subida de la demanda a corto plazo, y los fabricantes de automóviles, deseosos de mantener los altos niveles de producción para poder satisfacer la demanda de coches, recurrieron a partes importadas, especialmente para acelerar el lanzamiento de nuevos modelos (CE - Prueba documental 41, último punto del informe de abril de 2003, sexto punto del informe de agosto de 2003).

835. Con este ejemplo, es evidente que las medidas en litigio en las presentes actuaciones no se destinan y aplican a luchar contra una "elusión" inexistente del derecho de aduana sobre vehículos automóviles, sino a garantizar que la rama de producción local de partes y componentes consiga su "justa cuota" de la siempre creciente producción china de automóviles, o, en palabras de la Orden Normativa de la Industria Automovilística, "fomentar la creación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles".

836. En cuanto al argumento circular de China de que un alto nivel de verificación es prueba de una elevada cuantía de modelos que se construyen a base de partes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, nos remitimos a los párrafos 12 y 13 de la comunicación de réplica de las CE.

**299. (Canadá) El Canadá declara en el párrafo 37 de su segunda declaración oral que "el apartado d) del artículo XX puede servir para justificar medidas adoptadas respecto de una ley o reglamento por lo demás compatible con el GATT, como la Lista de China *debidamente aplicada*. Las medidas no se utilizan realmente para la aplicación de las medidas aduaneras, pues no existen derechos de aduana que haya que aplicar". (las cursivas son del Grupo Especial) ¿Tendría el Canadá la bondad de explicar cómo puede determinar el Grupo Especial si la Lista de China se aplica debidamente en el sentido del apartado d) del artículo XX? Sírvanse aclarar también qué quiere dar a entender el Canadá al declarar que "no existen derechos de aduana que haya que aplicar".**

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

837. La referencia del Canadá a "debidamente aplicada" significa la aplicación del tipo arancelario debido a partes de automóviles o vehículos automóviles consignado en la Lista de China. Esto debe efectuarse en función de las características objetivas que el producto presente en la frontera en una sola expedición, no en función del uso final o de expediciones múltiples de diferentes exportadores a diferentes importadores. Si China hubiera aplicado debidamente su tipo arancelario en función de la debida clasificación de partes de automóviles o vehículos automóviles, en ese caso podría tratar válidamente de justificar sus medidas por ser "necesarias" si pudiera demostrar que existía un problema real de observancia sobre la base de una defensa jurídica reconocida. Sin embargo, China no ha satisfecho su carga de demostrar que la "elusión arancelaria" es una defensa válida, o que, aunque lo fuera, exista alguna prueba de un problema de esa índole.

838. En cuanto a la observación del Canadá de que "no existen derechos de aduana que haya que aplicar", véase la pregunta 225.

**300. (China) Los reclamantes han expresado una opinión de que los argumentos de China relativos al artículo II del GATT de 1994 son esencialmente la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX. ¿Está China de acuerdo con esta opinión?**

## Respuesta de China

839. China discrepa rotundamente de esta opinión. China considera que, de hecho, son los reclamantes quienes tratan de desplazar la carga de la prueba al caracterizar erróneamente como "esencialmente" una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX lo que sin ninguna duda es una compleja serie de cuestiones de interpretación conforme al artículo II.

840. Como China analiza en respuesta a la pregunta 228 *supra*, fueron los *reclamantes* quienes optaron por presentar una reclamación con respecto a las medidas impugnadas en sí mismas, incluida su alegación de que las medidas impugnadas son incompatibles con las obligaciones de China en virtud del artículo II. Recae en los reclamantes la carga de probar sus alegaciones, incluida su alegación de que las medidas impugnadas no perciben los derechos de aduana propiamente dichos sobre vehículos automóviles que China puede percibir al amparo de su Lista de concesiones. Los reclamantes no pueden desplazar esta carga de la prueba a China pasando por alto los elementos necesarios de sus propias alegaciones y obligando a China a defender las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX. China tiene derecho a invocar dicha disposición en caso de que el Grupo Especial identifique uno o más aspectos en los que las medidas impugnadas sean incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC. Pero es en los reclamantes en quienes recae la prueba de demostrar las incompatibilidades que han alegado antes de que se pueda siquiera plantear la cuestión del apartado d) del artículo XX.

841. Además, es totalmente evidente que las cuestiones de fondo al amparo del artículo II y del apartado d) del artículo XX *no* son las mismas, y no son siquiera "esencialmente" las mismas. La cuestión básica de interpretación conforme al artículo II es si las medidas impugnadas perciben o no derechos de aduana propiamente dichos de conformidad con las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, interpretadas de conformidad con la RGI 2 a), con inclusión de los términos "características esenciales" y "éste presente". La posición de China es que las medidas impugnadas se basan en una interpretación correcta de esos términos en el Sistema Armonizado, que las medidas perciben derechos de aduana válidos de conformidad con la Lista de concesiones de China, y que las medidas son compatibles con los derechos y obligaciones de China en virtud del artículo II. *No* se trata de la misma cuestión de si las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX en el caso en que el Grupo Especial constataste que eran incompatibles con las obligaciones de China en relación con el artículo II o el artículo III.

## Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 300

842. En contra de lo que China sugiere en su respuesta, las Comunidades Europeas no "tratan de desplazar la carga de la prueba a China". Las Comunidades Europeas y los demás reclamantes han demostrado entre otras cosas que las medidas chinas son medidas "interiores" incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. La carga de la prueba para que una defensa al amparo del artículo XX prospere recae pues en China. China, no obstante, no puede demostrar que sus medidas sean necesarias para lograr la observancia de su Lista puesto que imponen cargas que exceden de los tipos arancelarios estipulados en la misma.<sup>196</sup>

**301. (Comunidades Europeas) ¿Podrían las Comunidades Europeas ampliar su argumento en el párrafo 35 de su segunda declaración oral de que "según las estadísticas presentadas por la propia China, ha habido un crecimiento importante y constante de la importación de vehículos completos en China antes de la adopción de las medidas".?**

---

<sup>196</sup> Véase la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

843. China no ha estado dispuesta a presentar información estadística acerca de las diversas afirmaciones que ha hecho en relación con la elusión de sus aranceles sobre vehículos automóviles. No obstante, si se toman como base las estadísticas presentadas por China en su respuesta a la pregunta 14 b) del Grupo Especial que se refieren al período anterior a la adopción de las medidas, no hay pruebas que indiquen ningún giro de la pauta de comercio entre importaciones de vehículos completos y sus partes. Se ha registrado un aumento constante de la importación de productos automovilísticos en general, que es testimonio del pujante mercado de vehículos en China como consecuencia de su éxito económico.

**302. (Comunidades Europeas) ¿Tendrían las Comunidades Europeas la bondad de ampliar detalles sobre su posición en el párrafo 36 de su segunda declaración oral? ¿Qué análisis tendría que efectuar el Grupo Especial para determinar si "[las medidas] imponen cargas que están directamente en conflicto con los aranceles de China en lugar de hacerlos cumplir" en el sentido del apartado d) del artículo XX?**

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

844. Véase la respuesta a la pregunta 286 del Grupo Especial.

**303. (Todas las partes) El Grupo Especial en CEE - Piezas y componentes consideró que el párrafo d) del artículo XX sólo abarca las medidas destinadas a hacer cumplir obligaciones fijadas en leyes o reglamentos compatibles con el GATT y no medidas que solamente impiden acciones que son compatibles con leyes o reglamentos pero que socavan sus objetivos. En el contexto del presente asunto, ¿sirven las medidas para hacer cumplir el pago de derechos de aduana propiamente dichos para "vehículos automóviles"?**

### **Respuesta de China**

845. Sí. Por las razones que China ha explicado, es compatible con una interpretación correcta del término "vehículos automóviles" concluir que éste abarca partes y componentes que poseen las características esenciales de un vehículo automóvil, con inclusión de expediciones múltiples de partes y componentes que están vinculadas entre sí por su montaje común en un vehículo automóvil. Las medidas sirven para hacer cumplir esta interpretación compatible con el GATT del término "vehículos automóviles".

### **Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)**

846. No, las medidas chinas no sirven para hacer cumplir el pago de derechos de aduana propiamente dichos para vehículos automóviles. Sería así si las medidas ayudasen a garantizar que los importadores de vehículos paguen los debidos derechos de aduana por importaciones de vehículos. Sin embargo, la aplicación de los derechos de aduana propiamente dichos no está en juego en el presente asunto. Las medidas no atañen a las importaciones de vehículos. Se ocupan exclusivamente de partes de automóviles importadas, que incluso si se consideran en conjunto no poseen las características esenciales de un vehículo completo, y les imponen cargas que exceden de las fijadas en la Lista.

### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

847. Como han explicado los Estados Unidos en su declaración oral en la segunda reunión, y en respuesta a la pregunta 280 *supra*, la respuesta a esta pregunta depende de la práctica concreta a la que China esté tratando de hacer frente. Si China da a entender que las importaciones de expediciones a granel de partes para operaciones de fabricación están sujetas a un tipo de derecho correspondiente al vehículo completo, en ese caso, no, las medidas no hacen cumplir el pago de derechos de aduana propiamente dichos sobre vehículos automóviles porque las importaciones a granel de partes no son vehículos automóviles con arreglo a ninguna interpretación posible de la Lista de China. Si China da a entender que un juego CKD fraccionado en dos cajas distintas debe estar sujeto a un tipo correspondiente al vehículo completo (y dejando aparte a los efectos de esta pregunta los compromisos de China en virtud del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo), en ese caso las medidas de China discutiblemente podrían hacer cumplir una política de esa índole. Ahora bien, como han explicado los Estados Unidos, la cobertura de las medidas de China es muchísimo más amplia que el hipotético juego CKD dividido en dos cajas distintas, y por ello las medidas no pueden ser necesarias para hacer cumplir una política relativa a "juegos fraccionados".

### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

848. Las medidas no sirven para "hacer cumplir" el pago de derechos de aduana propiamente dichos para "vehículos automóviles" sino, como se explica en la respuesta del Canadá a la pregunta 280, están directamente "en conflicto" con la Lista de China al imponer una carga interior adicional del 15 por ciento a partes de automóviles.

849. En *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial constató que una medida podía justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX si servía para hacer cumplir una obligación con arreglo a una ley compatible con el GATT, pero no se podía justificar si no hacía cumplir la ley o reglamento, sino que únicamente impedía que se socavaran los objetivos de política de esa ley o reglamento.<sup>197</sup> Dicho de otro modo, el apartado d) del artículo XX no puede servir para impedir que se "socaven" las cargas admisibles de un Miembro, como los derechos antidumping (o los derechos de aduana propiamente dichos). Aplicando este principio, las medidas de China no pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX en dos aspectos. En primer lugar, las medidas impiden "acciones" plenamente compatibles con la Lista de China, a saber, la aplicación de los debidos tipos de derechos para partes de automóviles, a tenor de la teoría de que las cargas previstas en las medidas son necesarias para impedir la "elusión arancelaria", es decir, la socavación de la Lista. En segundo lugar, las medidas no sólo impiden acciones compatibles con la Lista de China, sino que tratan de hacer cumplir el objetivo de política de proteger y apoyar a la rama de producción automovilística de China.<sup>198</sup>

### **Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 303**

850. Véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 290.

---

<sup>197</sup> *CEE - Piezas y componentes*, informe del Grupo Especial del GATT, párrafo 5.17.

<sup>198</sup> Como se expone en la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 87-90.

### ANEXO A-3

#### RESPUESTAS Y OBSERVACIONES DE LAS PARTES A UNA PREGUNTA ADICIONAL FORMULADA POR EL GRUPO ESPECIAL 6 DE AGOSTO DE 2007

**304.** (*Pregunta dirigida a todas las partes*) Sírvanse aclarar el orden en que tienen lugar los siguientes hechos de conformidad con las medidas de China con respecto a las partes de automóviles importadas que se caracterizan como vehículos completos:

- el montaje de las partes de automóviles importadas en vehículos completos;
- la declaración para el pago de derechos que formula el fabricante de automóviles por las partes de automóviles importadas;
- la presentación por el fabricante de automóviles de la solicitud de verificación por parte del Centro de Verificación y la expedición por dicho Centro del informe o los informes de verificación;
- la clasificación por parte de las autoridades aduaneras de las partes de automóviles importadas; y
- la percepción por parte de las autoridades aduaneras de los derechos correspondientes a las partes de automóviles importadas.

Sírvanse respaldar su respuesta con referencias a disposiciones pertinentes de las medidas así como, de ser posible, con cualquier prueba documental que demuestre una secuencia específica de estos procedimientos. Sírvanse también confirmar que las partes de automóviles importadas que no deben caracterizarse como vehículos completos no están sujetas a los procedimientos aplicables a las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos, que se han mencionado *supra*.

#### Respuesta de China

1. A fin de aclarar el orden en que tienen lugar los hechos especificados en esta pregunta es importante destacar la diferencia que existe entre el montaje de la *primera serie* de un determinado modelo de vehículo y el montaje ulterior de ese modelo de vehículo en el marco de la producción comercial. Como China explicó en su respuesta a la pregunta 167 b) del Grupo Especial, el procedimiento consistente en la evaluación por parte del propio fabricante y la verificación, previsto en el Decreto N° 125, se lleva a cabo sobre la base de modelos de vehículos. Este procedimiento da lugar a una determinación, modelo por modelo, de si las partes de automóviles importadas contenidas en ese modelo de vehículo alcanzan uno o más de los números mínimos previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125. Esta determinación se aplicará a todas las importaciones posteriores de partes de automóviles destinadas al mismo modelo de vehículo, mientras no cambie la relación entre las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de ese modelo de vehículo y los números mínimos previstos en artículo 21.

2. En consecuencia, en relación con los hechos especificados por el Grupo Especial en esta pregunta, el primer hecho que tiene lugar es el montaje por parte del fabricante de la *primera serie* de un determinado modelo de vehículo. Como China explicó en su respuesta a la pregunta 167 b), dicha serie puede estar constituida por un vehículo o por una pequeña cantidad de vehículos, según el

número que elija discrecionalmente el fabricante. El segundo hecho que tiene lugar es la presentación por parte del fabricante de la solicitud de verificación de los resultados de la evaluación hecha por él mismo. De conformidad con el artículo 19 del Decreto N° 125, el fabricante está obligado a presentar esta solicitud dentro de los 10 días siguientes al montaje del modelo de vehículo que se ha de registrar (es decir, después del montaje de la primera serie). La solicitud de verificación incluye los resultados de la evaluación del modelo de vehículo hecha por el propio fabricante.<sup>1</sup> A continuación, el Centro de Verificación lleva a cabo la revisión de la evaluación hecha por el propio fabricante y expide su informe de verificación.<sup>2</sup>

3. Los resultados del procedimiento consistente en la evaluación por parte del propio fabricante y la verificación determinan la declaración y clasificación posteriores de las partes de automóviles que el fabricante importa para su utilización en la producción comercial ordinaria del modelo de vehículo. Si se ha verificado que el modelo de vehículo alcanza uno o más de los números mínimos previstos en el artículo 21 del Decreto N° 125, el fabricante debe importar las partes destinadas a ese modelo de vehículo independientemente de otras partes de automóviles, y declarar las partes importadas como partes de un modelo de vehículo registrado.<sup>3</sup> El fabricante presenta esta declaración en el momento en que las partes entran en el territorio aduanero de China, como parte del procedimiento normal de declaración en aduana. Dichas partes entran en el territorio aduanero de China bajo fianza y permanecen bajo control aduanero.<sup>4</sup>

4. De conformidad con el artículo 28 del Decreto N° 125, el fabricante declara la cuantía de los derechos adeudados a la aduana una vez que ha montado las partes y componentes en un vehículo automóvil acabado. El fabricante está obligado a declarar la cuantía de los derechos adeudados en el décimo día hábil de cada mes, sobre la base del número de modelos de vehículos registrados que haya montado durante el mes precedente.<sup>5</sup> La clasificación de las partes y componentes importados contenidos en los vehículos automóviles montados y la determinación de la cantidad que debe satisfacerse en concepto de derechos se basan en la determinación *previa* de que el modelo de vehículo en cuestión está montado a partir de partes y componentes importados que tienen las características esenciales de un vehículo automóvil.<sup>6</sup> Como China explicó en su respuesta a la pregunta 167 b) del Grupo Especial, no hay ningún procedimiento de verificación adicional que tenga lugar después de *cada* entrada de partes de automóviles destinadas a ese modelo de vehículo, ni después del montaje de *cada* vehículo automóvil perteneciente a ese tipo de modelo. Los resultados del procedimiento de evaluación y verificación, realizado con respecto a la primera serie de ese modelo de vehículo, se aplicarán a todas las importaciones posteriores de partes de automóviles destinadas a ese modelo de vehículo, hasta que el fabricante pueda demostrar que las partes y componentes importados contenidos en ese modelo han dejado de tener las características esenciales de un vehículo automóvil.<sup>7</sup>

5. China confirma que, tras el procedimiento consistente en la evaluación por parte del propio fabricante y la verificación, las partes de automóviles que no se utilicen en el montaje de modelos de vehículos registrados no están sujetas a los procedimientos descritos *supra*.

---

<sup>1</sup> Véase el artículo 25 del Decreto N° 125 y el artículo 7 del Anuncio N° 4.

<sup>2</sup> Véase el artículo 19 del Decreto N° 125.

<sup>3</sup> Véanse los artículos 14 y 15 del Decreto N° 125.

<sup>4</sup> Véanse los artículos 16 y 27 del Decreto N° 125.

<sup>5</sup> Véase el artículo 31 del Decreto N° 125.

<sup>6</sup> Véase el párrafo 2 del artículo 28 del Decreto N° 125.

<sup>7</sup> Véase el párrafo 2 del artículo 20 del Decreto N° 125.



### Respuesta de las Comunidades Europeas (WT/DS339)

6. La pregunta formulada por el Grupo Especial establece una distinción entre los procedimientos aplicables a las partes de automóviles importadas que se caracterizan como vehículos completos y aquellas que no se caracterizan como tales. Esto denota que los procedimientos previstos en las medidas de China, o su secuencia, podrían diferir *ab initio* por lo que respecta a las partes de automóviles importadas que se caracterizan como vehículos completos y aquellas que no se caracterizan como tales. Sin embargo, las Comunidades Europeas desean subrayar que esto no es cierto. Por el contrario, la caracterización o no de las partes como vehículos completos se lleva a cabo únicamente sobre la base de los trámites de procedimiento previstos en las medidas. Por ejemplo, el hecho de que una parte de automóvil importada no sea caracterizada como "vehículo completo" puede basarse en la revisión (párrafo 2 del artículo 7 del Decreto N° 125) o en la verificación (artículo 18 del Decreto N° 125). La caracterización de las partes como "vehículos completos" o "vehículos no completos" (es decir, partes) es el resultado de dichos trámites de procedimiento, que pueden variar en función de los aspectos concretos de la situación y de la etapa del proceso.

7. Las medidas chinas establecen la siguiente secuencia con respecto a los trámites de procedimiento mencionados en la pregunta del Grupo Especial (es decir, los trámites posteriores a la evaluación por parte del propio fabricante y la revisión previstas en el artículo 7 del Decreto N° 125):

- el montaje de las partes de automóviles importadas en la primera serie de vehículos completos;
- la presentación por el fabricante de automóviles de la solicitud de verificación por parte del Centro de Verificación y la expedición por dicho Centro del informe o los informes de verificación;
- la declaración para el pago de derechos que formula el fabricante de automóviles por las partes de automóviles importadas;
- la clasificación por parte de las autoridades aduaneras de las partes de automóviles importadas;
- la percepción por parte de las autoridades aduaneras de los derechos correspondientes a las partes de automóviles importadas.

8. Esta secuencia de hechos se deduce de las consideraciones que se mencionan a continuación.

9. El montaje tiene lugar antes de la verificación: El montaje de las partes de automóviles importadas en vehículos completos precede a la verificación del modelo de vehículo. Esto se desprende directamente del párrafo 1 del artículo 19 del Decreto N° 125<sup>8</sup>, que establece lo siguiente:

Los fabricantes de automóviles deberán presentar una solicitud de verificación a la Administración General de Aduanas dentro de los 10 días siguientes a la producción o montaje de la primera serie de vehículos del modelo registrado. El Centro de Verificación, dentro del mes siguiente a la recepción de instrucciones de la

---

<sup>8</sup> Las Comunidades Europeas se refieren a la traducción común del Decreto N° 125 acordada entre las partes reclamantes y China, y presentada al Grupo Especial por China el 2 de agosto de 2007, salvo por lo que respecta al párrafo 1 del artículo 28, con respecto al cual nos referimos a la traducción de la ONUG de 16 de agosto.

Administración General de Aduanas, llevará a cabo la verificación y expedirá un informe a su respecto. (no se reproduce la nota de pie de página, sin subrayar en el original)

10. El montaje y la verificación tienen lugar antes de la declaración para el pago de derechos, la clasificación y la percepción: El artículo 28 del Decreto N° 125 establece claramente que la declaración para el pago de derechos que formula el fabricante, así como las consiguientes clasificación y percepción de los derechos por parte de la aduana necesariamente tienen lugar después del montaje de las partes de automóviles importadas en vehículos completos y de su verificación:

Una vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas en vehículos completos, el fabricante de automóviles presentará una declaración de los derechos pagaderos a la aduana y ésta ... efectuará la clasificación y la percepción de los derechos.

Si el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como tales y basará los aranceles y el IVA de importación en los tipos correspondientes a los vehículos completos. Si las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como partes y basará los aranceles y el IVA de importación en las tasas aplicables a las partes.

11. Además, el artículo 34 del Decreto N° 125 se basa en la premisa de que la declaración del fabricante (y, en consecuencia, la clasificación y la percepción de derechos por parte de la aduana) tiene lugar después de la producción o montaje de los vehículos completos.

12. Las Comunidades Europeas se remiten también, en términos generales, a los párrafos 47 a 67 de su Primera comunicación escrita, cuya exactitud China no ha cuestionado. Las Comunidades Europeas han examinado los ejemplos prácticos que figuran en la respuesta del Canadá y desean hacerlos suyos.

#### **Respuesta de los Estados Unidos (WT/DS340)**

13. Como se examina *infra*, el orden en que se producirán los hechos enumerados variará en función de distintas situaciones fácticas. Además de los hechos relativos a la aplicación de las medidas de China que han sido enumerados, la respuesta de los Estados Unidos que figura a continuación incluye lo que suele ser el hecho inicial en la secuencia: a saber, la importación de las partes (es decir, el momento en que las partes se importan físicamente en China).

14. Antes de abordar diversas hipótesis, es útil señalar algunos antecedentes. El proceso de aplicación de las medidas de China habitualmente comienza con la evaluación que lleva a cabo el propio fabricante de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto N° 125.<sup>9</sup> Este procedimiento es obligatorio, dado que es una condición previa necesaria para obtener una licencia de importación. El artículo 7 prevé que si el fabricante determina que el modelo no alcanza ninguno de los números mínimos establecidos, debe solicitar una revisión por parte del Centro de Verificación. Si dicho Centro concluye que las partes importadas contenidas en el modelo no están "caracterizadas como vehículos completos", no se exige el registro en ese momento. Por lo tanto, las demás prescripciones de las medidas no se aplican a ese modelo mientras no se introduzcan cambios en la

---

<sup>9</sup> Véase también el artículo 6 de la Aviso N° 4.

composición del vehículo, lo cual a su vez daría lugar a que fuera necesario examinar de nuevo la aplicabilidad de los números mínimos.

15. Si en la evaluación hecha por el propio fabricante se determina que las partes importadas contenidas en el modelo básico sobrepasan los números mínimos establecidos en las medidas, el fabricante está obligado, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7, a registrar el modelo de vehículo. De conformidad con el artículo 19, el fabricante debe presentar una solicitud dentro de los 10 días siguientes al montaje de la primera "serie" de vehículos del modelo registrado, con objeto de que el modelo sea "verificado". A continuación, el Centro de Verificación expedirá un informe de verificación. Como se indica en la respuesta de China a la pregunta 171 del Grupo Especial, y como observaron las Comunidades Europeas, el tiempo necesario para completar el informe de verificación es variable y puede ser significativo.

16. De conformidad con el artículo 28, una vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas en vehículos completos, el fabricante de automóviles presentará una declaración para el pago de derechos a la aduana. A continuación, las autoridades aduaneras decidirán la "clasificación" y percibirán las cargas aplicables a las partes importadas. Además, el artículo 31 establece que "[l]a aduana percibirá los derechos y el IVA de importación sobre todas las partes de automóviles importadas que un fabricante haya utilizado durante el último mes para el montaje de cada modelo de vehículo aplicando los tipos arancelarios correspondientes a los vehículos completos".

17. Teniendo presentes estos antecedentes, el orden de los distintos hechos enumerados *supra*, en función de diversas hipótesis, es el siguiente:

18. Con respecto a la primera serie de vehículos montados, el orden sería el siguiente: importación de las partes de automóviles, montaje de las partes importadas, solicitud de verificación, expedición del informe de verificación, declaración para el pago de derechos, "clasificación" por parte de las autoridades aduaneras y percepción de las cargas.

19. Con respecto a las partes importadas después del montaje de la(s) serie(s) inicial(es), pero antes de la expedición del informe de verificación (un procedimiento que, según admite China, puede requerir un período considerable), el orden sería el siguiente: solicitud de verificación, importación de las partes de automóviles, montaje de las partes importadas, expedición del informe de verificación, declaración para el pago de derechos, "clasificación" por parte de las autoridades aduaneras y percepción de las cargas.

20. Si un modelo ha estado en producción durante algún tiempo sin que se haya introducido ninguna modificación en su plan de producción, y una vez que se hayan agotado las existencias iniciales de partes de automóviles, el orden de los hechos en relación con las partes importadas en ese momento será probablemente el siguiente: solicitud de verificación, expedición del informe de verificación, importación de las partes de automóviles, montaje de las partes importadas, declaración para el pago de derechos, "clasificación" por parte de las autoridades aduaneras y percepción de las cargas.

21. Sin embargo, si se produce cualquier cambio por lo que respecta a las partes utilizadas en la producción, la importación de las partes vuelve a ser el primer paso en la lista de hechos. Por ejemplo, el artículo 20 establece que si se instalan partes opcionales en un vehículo, el fabricante informará de las opciones al Centro de Verificación y presentará declaraciones en el momento de la instalación efectiva de las partes opcionales. El Centro de Verificación a continuación realizaría una revisión y expediría un informe de verificación. De manera análoga, si se reajusta el plan de producción de una manera que afecte a las prescripciones en materia de contenido nacional de las medidas, el fabricante podrá solicitar una nueva verificación. En estas circunstancias, el orden sería similar al correspondiente a la "primera serie" de vehículos (párrafo 6 *supra*).

22. Por último, si una parte importada -aunque haya estado inicialmente destinada a utilizarse en la producción de un vehículo completo- en realidad no se utiliza en dicha producción dentro del plazo de un año<sup>10</sup>, el orden de los hechos sería el siguiente: importación de las partes de automóviles, montaje de otras partes (pero no de esta parte importada específica) en vehículos completos, declaración para el pago de derechos, "clasificación" por parte de las autoridades aduaneras y percepción de las cargas.

23. En síntesis, aunque la importación de las partes, la solicitud de verificación, las actividades de montaje y la expedición del informe de verificación pueden tener lugar en órdenes distintos en función de las circunstancias, las últimas tres actividades serán, de manera constante, la declaración para el pago de derechos, la determinación con respecto a la "clasificación" y, a continuación, la percepción de las cargas de conformidad con el artículo 28.<sup>11</sup> Además, es imposible predecir en cada caso si una parte de automóvil importada realmente se utilizará en la producción de un modelo determinado hasta que la producción efectivamente se lleve a cabo y, en muchos casos, la importación de las partes tendrá lugar incluso antes de la expedición de un informe de verificación con respecto al modelo en el cual la parte está destinada a utilizarse.

#### **Respuesta del Canadá (WT/DS342)**

24. El Canadá señala que en esta respuesta se refleja la información que expuso en los apartados D a H de la sección II de su Primera comunicación escrita, en donde se describen pormenorizadamente las medidas y sus consecuencias. A juicio del Canadá, esa información es suficiente para demostrar que las medidas imponen cargas interiores a las partes de automóviles importadas sobre la base de su utilización en la fabricación, contrariamente a lo dispuesto en el artículo III del GATT y el *Acuerdo sobre las MIC*.

25. En primer lugar, el Canadá destaca que las medidas se aplican a todas las partes de automóviles importadas, dado que son ellas las que establecen la distinción artificial entre las partes de automóviles importadas que se consideran como vehículos enteros y las que no se consideran como tales. Por ejemplo, antes de que la aduana determine de manera definitiva si las partes importadas se consideran vehículos enteros, los fabricantes de vehículos y de partes de automóviles que utilizan partes importadas deben efectuar un seguimiento del contenido importado de todos los productos y conservar las pruebas del pago de derechos de aduana propiamente dichos con respecto a esas

---

<sup>10</sup> Esto podría deberse a diversas razones, como por ejemplo a que las partes tengan defectos, se destruyan en la fabricación, o se utilicen como piezas de repuesto, y también a que las previsiones iniciales de producción no sean exactas y, por consiguiente, el fabricante no produzca tantos vehículos como había planificado inicialmente.

<sup>11</sup> El párrafo 2 del artículo 19 del Decreto N° 125 contiene también disposiciones especiales relativas a los modelos que ya estaban en producción en el momento en que entró en vigor el Decreto N° 125. Véase también el artículo 10 de la Aviso N° 4.

partes.<sup>12</sup> Incluso si un fabricante de vehículos ha llegado a la conclusión de que un determinado modelo de vehículo no debe estar sujeto a las cargas previstas en las medidas habida cuenta de su nivel de contenido importado, e incluso si esa verificación hecha por el propio fabricante ha sido confirmada en la revisión llevada a cabo por el Centro de Verificación, el fabricante de vehículos (y los fabricantes de partes de automóviles que suministren partes importadas a ese fabricante de vehículos) no puede estar seguro de que no se llegará a un resultado diferente en la verificación que lleve a cabo el Centro de Verificación una vez que se haya producido la primera serie de vehículos.<sup>13</sup>

26. Con respecto a los trámites específicos mencionados en la pregunta del Grupo Especial, el Canadá se basa en los ejemplos expuestos en los párrafos 65 y 66 (incluido el cuadro 1) de su Primera comunicación escrita, y hace referencia a disposiciones específicas de las medidas, según proceda. Utilizamos dos ejemplos relativos a expediciones de 100 cilindros de freno para camiones ligeros que tienen un valor en aduana de 1.000 RMB a fin de demostrar el orden en que tienen lugar los trámites mencionados en la pregunta del Grupo Especial, aunque el orden de dichos trámites puede demostrarse utilizando un sinnúmero de ejemplos distintos.

27. En primer lugar, consideramos un cilindro de freno importado por un fabricante de partes y utilizado en la fabricación de un modelo de vehículo que, según se había calculado inicialmente, no estaba sujeto a las cargas previstas en las medidas, pero que, debido a cambios de proveedores, es sometido a un nuevo cálculo en el cual se constata que está sujeto a esas cargas (la tercera hipótesis planteada en la sección de antecedentes conjunta que figura en las Primeras comunicaciones escritas). Posteriormente consideramos una situación en la que un fabricante de vehículos importa la expedición directamente para su utilización en un modelo que, según la verificación hecha por el propio fabricante, está sujeto a las medidas (una hipótesis que no se describe en la sección de antecedentes conjunta). Simplemente a título de ejemplo, en ambos casos los cilindros de freno se expiden por buque desde el Canadá hasta Shanghai, y se utilizan para fabricar un vehículo en Chongqing.

28. Primer ejemplo - una expedición de cilindros de freno importada en China por un fabricante de partes de automóviles:

- a. El fabricante de vehículos, de conformidad con lo dispuesto en las medidas, presenta un plan de verificación hecha por él mismo para ese modelo de vehículo, en el cual calcula las partes importadas que se propone utilizar en la fabricación de ese modelo. Para obtener esa información, el fabricante de vehículos está obligado a consultar a todos sus proveedores nacionales para determinar las partes importadas que esos proveedores utilizarán en los productos que el fabricante les comprará para su utilización en el modelo de vehículo. Como resultado de esas consultas, el fabricante de vehículos calcula el nivel de las partes importadas que utilizará y determina que sólo el motor, el conjunto de freno (en parte debido a la utilización de cilindros de freno importados) y el conjunto de transmisión se consideran, de conformidad con las medidas, conjuntos importados. Dado que no se ha sobrepasado el número mínimo de conjuntos que se consideran importados<sup>14</sup>, el fabricante de vehículos presenta un informe de la verificación hecha por él mismo, en el que declara que las partes utilizadas en ese modelo de vehículo no se consideran vehículos enteros con arreglo a las medidas. La verificación hecha por el propio fabricante es revisada por el Centro

---

<sup>12</sup> Decreto N° 125, artículo 22; Anuncio N° 4, artículo 20. Esta prescripción se examina en la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 62 y 63.

<sup>13</sup> Decreto N° 125, artículo 28; Anuncio N° 4, artículo 7.

<sup>14</sup> Uno de los números mínimos previstos en el párrafo 2 b) del artículo 21 del Decreto N° 125 consiste en un motor y otros *tres* conjuntos.

de Verificación<sup>15</sup>, el cual confirma que las partes importadas utilizadas en el modelo de vehículo no se considerarán vehículos importados.

- b. El fabricante de partes de automóviles pide la expedición de cilindros de freno desde el extranjero. Dicho fabricante solicita, y obtiene, una licencia para importar los cilindros de freno.<sup>16</sup> No se constituye ninguna garantía financiera de conformidad con las medidas con respecto a los cilindros de freno.<sup>17</sup>
- c. El buque que transporta la expedición llega al puerto de Shanghai. La expedición es descargada, pero permanece bajo el control material de la aduana china.<sup>18</sup>
- d. El importador declara la expedición.<sup>19</sup>
- e. Las autoridades aduaneras chinas clasifican la expedición como 100 cilindros de freno para camiones ligeros (8708.93.40). Los derechos de aduana se fijan<sup>20</sup> en 10.000 RMB con arreglo al tipo del arancel de importación aplicable a esas mercancías (1.000 RMB x 10 por ciento x 100 cilindros de freno).
- f. La aduana expide un memorando relativo a los derechos por una cuantía de 10.000 RMB en concepto de derechos de aduana.
- g. El importador paga 10.000 RMB en concepto de derechos de aduana.<sup>21</sup>
- h. La expedición de frenos es despachada por la aduana al importador<sup>22</sup>, y enviada a las instalaciones del fabricante de partes de automóviles.
- i. El fabricante de partes de automóviles que realizó la importación utiliza posteriormente el cilindro de freno, conjuntamente con otras partes importadas y nacionales, para fabricar un conjunto de freno que, de conformidad con las medidas, constituye un conjunto que se considera importado dado que contiene cuatro partes

---

<sup>15</sup> Véase la respuesta de China a la pregunta 167, la cual confirma que el Centro de Verificación revisa las determinaciones formuladas por los fabricantes de vehículos de conformidad con las medidas, ya sean positivas o negativas.

<sup>16</sup> El artículo 7 del Decreto N° 125 exige que el fabricante de vehículos, al formular una solicitud de licencia de importación, presente un informe de la verificación hecha por él mismo, sin embargo, esta prescripción no se aplica a los fabricantes de partes de automóviles que importan partes.

<sup>17</sup> China confirmó, en su respuesta a la pregunta 185 a), que el procedimiento de constitución de un depósito de garantía no se aplica a las partes importadas por fabricantes de partes de automóviles, los cuales, en lugar de ello, "están sometidos al procedimiento aduanero habitual y pagan los derechos de importación a la aduana".

<sup>18</sup> De conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 y 17 de la Ley de Aduanas de la República Popular China ("Ley de Aduanas") (adjunta al presente documento como Prueba documental 49 presentada por el Canadá).

<sup>19</sup> Esto debe hacerse dentro de los 14 días siguientes a la declaración de la llegada del buque, de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la Ley de Aduanas.

<sup>20</sup> De conformidad con el artículo 53 de la Ley de Aduanas. No examinamos en este ejemplo el pago de otras cuantías que no están en litigio en esta diferencia (por ejemplo, las cargas interiores como el IVA que, con arreglo al párrafo 2 a) del artículo II del GATT, podrían aplicarse en la frontera).

<sup>21</sup> De conformidad con el artículo 60 de la Ley de Aduanas, esto debe hacerse dentro de los 15 días siguientes a la expedición del memorando relativo a los derechos.

<sup>22</sup> De conformidad con el artículo 29 de la Ley de Aduanas.

fundamentales importadas. A continuación, ese conjunto de freno se envía al fabricante de vehículos en Chongqing.

- j. Aproximadamente por las mismas fechas, un fabricante de partes, de propiedad totalmente nacional, notifica al fabricante de vehículos que no podrá suministrar un semieje para el modelo de vehículo. En el informe de la verificación hecha por el propio fabricante de vehículos con respecto al modelo de vehículo se había indicado que el semieje no tendría ningún contenido importado, pero el fabricante de vehículos no puede encontrar otro proveedor nacional a tiempo para la primera producción del modelo y debe utilizar semiejes importados. En consecuencia, el conjunto de eje delantero pasa a ser considerado como importado. Dado que el modelo de vehículo pasa a tener un motor y otros tres conjuntos considerados como importados, el fabricante de vehículos está obligado a solicitar a la aduana que lleve a cabo una nueva verificación.<sup>23</sup> En esa nueva verificación se confirma que el contenido importado del modelo de vehículo ha excedido del número permitido de conjuntos considerados importados y que, por lo tanto, las partes importadas utilizadas en dicho modelo estarán sujetas a las cargas previstas en las medidas como vehículos considerados enteros.
- k. El fabricante de vehículos utiliza los conjuntos de freno suministrados por el fabricante de partes (que incluyen los cilindros de freno importados) para fabricar una serie de 100 vehículos. El fabricante de vehículos presenta a la aduana una solicitud de verificación con respecto a la primera serie de vehículos.<sup>24</sup>
- l. El Centro de Verificación expide un informe de verificación mediante el cual confirma que la serie producida por el fabricante de vehículos ha sobrepasado los números mínimos de contenido importado y, por lo tanto, está sujeta a las cargas previstas en las medidas.<sup>25</sup>
- m. El fabricante de vehículos paga en relación con todas las partes importadas las cargas previstas en las medidas, cuya cuantía, en el caso de los cilindros de freno, equivale al 15 por ciento, o 15.000 RMB.<sup>26</sup>

29. Segundo ejemplo - una expedición de cilindros de freno importada directamente por un fabricante de vehículos:

- a. El fabricante de vehículos, de conformidad con lo dispuesto en las medidas, presenta un plan de la verificación que él mismo lleva a cabo, en el cual calcula que un modelo determinado que se propone fabricar tendrá conjuntos considerados como importados que sobrepasan los números mínimos previstos en las medidas. Esa determinación es

---

<sup>23</sup> Véase el Decreto N° 125, artículo 20 y párrafo 2 b) del artículo 21.

<sup>24</sup> Véase *ibid.*, artículo 19.

<sup>25</sup> Véase *ibid.*

<sup>26</sup> 15 por ciento x 1.000 RMB x 100 cilindros de freno. Esto da por supuesto que el fabricante de vehículos puede demostrar que el fabricante de partes de automóviles que importó los cilindros de freno ya pagó 10.000 RMB por concepto de derechos de aduana propiamente dichos y que, en consecuencia, de conformidad con el artículo 29 del Decreto N° 125, dicho pago se acredita al fabricante de vehículos. Si el fabricante de vehículos no puede demostrar que se efectuó ese pago, las cargas ascenderían a 25.000 RMB (como se señala en la nota 114 de la Primera comunicación escrita del Canadá). De conformidad con el artículo 31 del Decreto N° 125, el pago debe efectuarse dentro de los 10 primeros días hábiles del mes siguiente al mes en que se haya expedido el informe de verificación.

revisada por el Centro de Verificación<sup>27</sup>, el cual confirma que las partes importadas utilizadas en el modelo se considerarán vehículos enteros sujetos a las cargas previstas en las medidas.

- b. El fabricante de vehículos presenta una solicitud de licencia para la importación de cilindros de freno (y de otras partes de automóviles importadas directamente por dicho fabricante), a la cual adjunta el plan de la verificación que él mismo lleva a cabo.<sup>28</sup> Se expide la licencia para la importación de los cilindros de freno (y de las otras partes), con la especificación de que las partes se consideran vehículos enteros.
- c. El fabricante de vehículos constituye una garantía para el pago de los derechos aplicables a las partes que se propone importar, sobre la base del valor medio mensual de las partes importadas.<sup>29</sup> Simplemente a título de ejemplo, se supone que la única importación mensual de partes de automóviles realizada directamente por el fabricante de vehículos es la expedición de 100 cilindros de freno para camiones ligeros. En ese caso, la garantía se fija en 10.000 RMB.<sup>30</sup>
- d. El buque que transporta la expedición llega al puerto de Shanghai. La expedición se descarga y queda libre del control material de la aduana. El fabricante de vehículos puede organizar el transporte de las partes a Chongqing como considere conveniente (es decir, no hay ninguna prescripción de que se utilicen transportistas que estén sometidos a control aduanero, y la aduana tampoco supervisa de ninguna otra manera el proceso de transporte).
- e. A continuación, el fabricante de vehículos que realizó la importación utiliza los cilindros de freno en la fabricación de conjuntos de freno que, a su vez, son utilizados en el modelo de vehículo. El fabricante de vehículos presenta a la aduana una solicitud de verificación con respecto a la primera serie de vehículos fabricados utilizando una determinada combinación de partes.<sup>31</sup>
- f. El Centro de Verificación expide un informe de verificación mediante el cual confirma que la serie de vehículos ha excedido del número permitido de conjuntos que se consideran importados y que, por lo tanto, las partes importadas utilizadas en el modelo estarán sujetas a las cargas previstas en las medidas como vehículos considerados enteros.<sup>32</sup>
- g. La aduana determina que los cilindros de freno y otras partes importadas están sujetos a las cargas previstas en las medidas como vehículos considerados enteros.<sup>33</sup>

---

<sup>27</sup> Véase la respuesta de China a la pregunta 167, la cual confirma que el Centro de Verificación revisa las determinaciones formuladas por los fabricantes de vehículos de conformidad con las medidas, ya sean positivas o negativas.

<sup>28</sup> De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto N° 125.

<sup>29</sup> Véase el Decreto N° 125, artículo 12.

<sup>30</sup> China confirmó en su respuesta a la pregunta 18 que "la aduana calcula las fianzas sobre la base de los tipos aplicables a las partes de automóviles". Como se señaló *supra*, el tipo aplicable a los cilindros de freno es del 10 por ciento y, en consecuencia, la garantía con respecto a esas partes sería el producto del siguiente cálculo: 10 por ciento x 1.000 RMB x 100 cilindros de freno.

<sup>31</sup> Véase el Decreto N° 125, artículo 19.

<sup>32</sup> Véase *ibid.*, artículo 19.

<sup>33</sup> Véase *ibid.*, artículo 28.



- h. El fabricante de vehículos paga a la oficina de aduana las cargas previstas en las medidas con respecto a todas las partes importadas utilizadas en la serie de vehículos, ya sea que se hayan importado directamente o que estén contenidas en partes compradas en el país.<sup>34</sup> Se impone a los cilindros de freno, de conformidad con las medidas, un gravamen del 25 por ciento, o 25.000 RMB.<sup>35</sup> Esa cuantía equivale a la suma de los derechos de aduana propiamente dichos del 10 por ciento (10.000 RMB) que se concretaron en el momento en que la expedición de cilindros de freno llegó a Shanghai, más una carga interior del 15 por ciento (15.000 RMB). La garantía para el pago de derechos, por una cuantía de 10.000 RMB, sigue en vigor.

30. Los aspectos concretos de la aplicación de las medidas pueden variar, tal como lo demuestran estos ejemplos. El orden en que tienen lugar los procedimientos de verificación y montaje, así como el montaje y la expedición de los informes de verificación, iniciales o ulteriores, puede variar en función del ejemplo de que se trate. Sin embargo, de conformidad con las medidas, los trámites finales con respecto a todas las partes importadas siempre serán la declaración para el pago de derechos, la denominada clasificación de las partes, y la determinación y percepción de las cargas.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 304**

31. Como los Estados Unidos han explicado en sus anteriores comunicaciones orales y escritas, de conformidad con las medidas de China, el nivel de la carga que debe satisfacerse con respecto a una determinada parte importada no puede determinarse hasta después de que la parte sea efectivamente utilizada en la producción de un vehículo completo. Esto se debe a dos razones: i) ningún fabricante puede predecir exactamente si una determinada parte importada se utilizará realmente en la producción de un modelo específico de vehículo, y no será objeto de otros usos o disposiciones posibles (como por ejemplo que sea utilizada en la producción de un modelo de vehículo distinto o como pieza de repuesto, que sea descartada por tener defectos, o que sea destruida durante la fabricación); y ii) la determinación de si un modelo específico de vehículo se ajusta a los umbrales de contenido nacional está basada en un largo proceso de verificación posterior a la fabricación, y debe revisarse cada vez que se modifica la composición de las partes utilizadas en el modelo. Debido a estas mismas razones, de conformidad con las medidas de China, las cargas aplicables a las partes importadas no se fijan hasta después de la fabricación de los vehículos dentro del territorio chino.

32. La respuesta de China a la pregunta 304 hace caso omiso del primer conjunto de cuestiones expuestas *supra*, e intenta restar importancia al segundo conjunto de cuestiones. En particular, la respuesta de China intenta dar la impresión de que la incertidumbre con respecto al nivel de las cargas que se han de aplicar a una determinada parte importada es una cuestión de poca importancia que afecta a un pequeño número de partes importadas, cuando en realidad esa incertidumbre es permanente y constituye una parte consustancial de un sistema en el cual se fijan las cargas sobre la base del nivel del contenido nacional de un producto montado dentro del territorio chino después de la importación.

33. La respuesta de China da a entender que hay una decisión inicial con respecto a la "primera serie" de vehículos montados que brinda certeza por lo que respecta a todas las importaciones futuras. Sin embargo, dado que la expedición del informe de verificación respecto de la primera serie de vehículos tarda semanas o meses, el fabricante de vehículos probablemente importará y montará partes durante el período anterior a la expedición de dicho informe. En consecuencia, durante todo

---

<sup>34</sup> Véase *ibid.*, artículo 31.

<sup>35</sup> 25 por ciento x 1.000 RMB x 100 cilindros de freno.

ese período anterior a la expedición del informe de verificación, el nivel de las cargas que se han de imponer a las partes importadas utilizadas en el modelo de vehículo es incierto. Además, un "modelo de vehículo" no es un concepto estático. Cada vez que cambie la composición de las partes contenidas en un modelo se requerirán verificaciones adicionales, lo cual dará lugar a que el nivel de las cargas que se han de imponer a las partes importadas utilizadas en la producción del modelo vuelva a ser incierto.

34. En la respuesta de China se señala que "[l]os resultados del procedimiento consistente en la evaluación por parte del propio fabricante y la verificación determinan la declaración y clasificación posteriores de las partes de automóviles que el fabricante importa para su utilización en la producción comercial ordinaria del modelo de vehículo". Esta declaración menoscaba la aseveración de China de que las cargas que impone son derechos de aduana fijados en el momento de la importación. Habida cuenta de que las partes utilizadas en la producción pueden importarse antes de la expedición del informe de verificación de China, y dado que la determinación del nivel de las cargas se basa en un examen de la versión final del vehículo montado y de la proporción del contenido importado de ese vehículo, las propias afirmaciones de China confirman que el nivel de las cargas fijadas con respecto a una parte determinada no se basa en las características de la parte misma (ni en ningún elemento del proceso de importación), sino más bien en la cantidad de contenido importado del vehículo y en procedimientos que tienen lugar dentro de China después de la importación.

35. Aunque las medidas exigen al *fabricante* (cuando quien importa la parte es un fabricante y no un proveedor de partes) que declare, en el momento en que la parte importada entra en China, que esa parte está destinada a un modelo de vehículo registrado, esa declaración no tiene carácter decisivo. Es más bien el Gobierno de China, de conformidad con el artículo 28 del Decreto N° 125, quien formula la determinación decisiva, y no lo hace hasta después de que la parte haya sido montada en un vehículo completo.

36. Por último, China afirma que "no hay ningún procedimiento de verificación adicional que tenga lugar después de cada entrada de partes de automóviles destinadas a ese modelo de vehículo, ni después del montaje de cada vehículo automóvil perteneciente a ese tipo de modelo". Si bien es posible que no se lleve a cabo una *verificación* después del montaje de cada vehículo, la "*clasificación*" de cada una de las partes importadas y la *fijación* de las cargas exigibles por cada una de ellas efectivamente tienen lugar después del montaje de cada vehículo automóvil. En la verificación simplemente se examina la cantidad de contenido importado de un determinado modelo de vehículo; es decir, el procedimiento de verificación está vinculado a los modelos, no a la importación de ninguna parte específica. De conformidad con la medida de China, la única manera de determinar definitivamente la "clasificación" de una determinada parte importada, y en consecuencia la única manera de fijar el nivel de las cargas aplicables a esa parte importada, consiste en determinar después de la importación y el montaje si esa parte fue utilizada en un vehículo considerado como "vehículo completo" con arreglo a los criterios en materia de contenido nacional establecidos por China.

#### **Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 304**

37. El Canadá desea señalar en primer lugar que en la respuesta de China a la pregunta 304 figura la siguiente afirmación: "[l]os resultados del procedimiento consistente en la evaluación por parte del propio fabricante y la verificación determinan la declaración y clasificación posteriores ... del modelo de vehículo". Es decir, la clasificación tiene lugar *después* de la fabricación del vehículo. China trata de confundir este hecho alegando que la clasificación tiene lugar en la frontera sobre la base de una determinación anterior. El artículo 28 del Decreto N° 125, por sus propios términos, establece claramente que "[u]na vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas en

vehículos completos ... la aduana ... efectuará la clasificación y la percepción de los derechos". Incluso si la clasificación se basara solamente en la declaración de importación como China da a entender, esto no cambiaría el hecho de que la declaración no es voluntaria y de que ella misma se basa en una clasificación por uso final. La verificación por parte del propio fabricante y la revisión posterior por parte de la aduana, conjuntamente con la verificación que tiene lugar después de la fabricación de la primera serie de vehículos, son las que constituyen la base para la declaración definitiva. De ello se deduce que cualquier declaración ulterior también debe necesariamente basarse en el uso final de esas partes, no en su clasificación en la frontera.

38. En segundo lugar, el Canadá no está de acuerdo con la explicación de China sobre cómo funcionan las medidas. El artículo 19 del Decreto N° 125, interpretado en su contexto, demuestra que el primer hecho no es la producción o montaje de la primera serie de vehículos. Por el contrario, el primer hecho es la verificación por parte del propio fabricante seguida por la revisión de dicha verificación por parte de la aduana. China combina la revisión de la verificación hecha por el propio fabricante que lleva a cabo la aduana, de conformidad con el artículo 7, con la verificación de la primera serie de vehículos fabricados que se realiza de conformidad con el artículo 19. El Decreto N° 125 establece claramente que la verificación por parte del propio fabricante y la revisión preceden a la verificación de la primera serie de vehículos. La verificación por parte del propio fabricante y la revisión por parte de la aduana son necesarias como parte del proceso de *registro* (véanse los artículos 7 a 9), mientras que la evaluación de la primera serie de vehículos y la verificación posterior de esa serie (artículo 19) tienen lugar *después* del registro del modelo de vehículo.

**ANEXO A-4**

**RESPUESTA DE CHINA A UNA PREGUNTA FORMULADA  
POR LOS ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DE LA  
SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA**

1. **Considérese un modelo de vehículo (Modelo I), registrado de conformidad con el artículo 7 del Decreto N° 125, con respecto al cual las partes de automóviles importadas utilizadas en ese modelo específico deben caracterizarse como vehículos completos. La Parte A y la Parte B, utilizadas en el Modelo I, se producen en los Estados Unidos y el Canadá, respectivamente. Todas las demás partes importadas utilizadas en el Modelo I se producen en otros países. Supóngase que tanto la Parte A como la Parte B tienen sus propias partidas arancelarias con arreglo al arancel de aduanas de China, y que serían clasificadas en esas partidas en caso de que no fueran caracterizadas como vehículos completos. Téngase en cuenta la siguiente secuencia de hechos:**

- **El Modelo I se registra en 2006.**
- **En diciembre de 2006, el fabricante importa de los Estados Unidos 300 unidades de la Parte A producidas en ese país y en su declaración caracteriza dichas partes como vehículos completos del Modelo I de conformidad con el Decreto N° 125.**
- **En enero de 2007, el fabricante importa del Canadá 250 unidades de la Parte B producidas en ese país y en su declaración caracteriza dichas partes como vehículos completos del Modelo I de conformidad con el Decreto N° 125.**
- **Durante 2007 el fabricante inicia la producción del Modelo I y produce 200 vehículos de dicho modelo, sin embargo, decide detener la producción a finales de 2007.**
- **Las 100 unidades restantes de la Parte A y las 50 unidades restantes de la Parte B se conservan en las existencias para su utilización en otros modelos con respecto a los cuales las partes importadas no sean caracterizadas como vehículos completos, o para su venta a concesionarios como piezas de repuesto.**

**A. Sírvanse explicar cómo se refleja en las estadísticas oficiales de importación de China la importación de 300 unidades de la Parte A realizada en 2006. En particular, sírvanse indicar cuáles serían:**

- i) el año de importación;**
- ii) la partida arancelaria (por ejemplo, la partida correspondiente al Modelo I o la correspondiente a la Parte A)**
- iii) el número de unidades;**

- iv) el valor (por ejemplo, si se basa en el valor de la Parte A, o en el valor de un Modelo I completo);
  - v) el país de origen (y/o el país de exportación, en caso de que se refleje en las estadísticas de China);
  - vi) el momento en que esas importaciones se reflejan en las estadísticas oficiales de China.
- B. Sírvanse explicar cómo se refleja en las estadísticas oficiales de importación de China la importación de 250 unidades de la Parte B realizada en 2007. En particular, sírvanse indicar cuáles serían:**
- i) el año de importación;
  - ii) la partida arancelaria (por ejemplo, la partida correspondiente al Modelo I o la correspondiente a la Parte B);
  - iii) el número de unidades;
  - iv) el valor (por ejemplo, si se basa en el valor de la Parte B, o en el valor de un Modelo I completo);
  - v) el país de origen (y/o el país de exportación, en caso de que se refleje en las estadísticas de China);
  - vi) el momento en que esas importaciones se reflejan en las estadísticas oficiales de China.
- C. Sírvanse explicar si la producción de 200 vehículos del Modelo I durante 2007 tiene algún efecto en las estadísticas de importación de China.**
- D. Sírvanse explicar el efecto, en caso de que haya alguno, en las estadísticas de importación de China de la decisión del fabricante de destinar las unidades restantes de la Parte A y la Parte B a usos distintos de la producción del Modelo I o de otros vehículos cuyas partes sean caracterizadas como vehículos completos.**
- E. Sírvanse explicar si la producción de 200 vehículos del Modelo I tiene algún efecto en las estadísticas de producción de China.**

**2. Considérese un modelo de vehículo (Modelo II) producido en los Estados Unidos. El Modelo II se produce exclusivamente a partir de partes importadas. Sólo una parte procedente de China, la Parte C, se utiliza en la producción del Modelo II. La Parte C tiene su propia partida arancelaria con arreglo al arancel de aduanas de China. El exportador chino de la Parte C está al tanto de que dicha parte se utilizará en la producción del Modelo II y de que éste se producirá íntegramente a partir de partes importadas.**

**En diciembre de 2006, el exportador exporta a los Estados Unidos 300 unidades de la Parte C, producidas en China, para que sean utilizadas en la producción del Modelo II. Sírvanse explicar cómo se refleja en las estadísticas oficiales de exportación de China la**

**exportación de 300 unidades de la Parte C realizada en 2006. En particular, sírvanse indicar cuáles serían:**

- i) el año de exportación;**
- ii) la partida arancelaria (por ejemplo, la partida correspondiente al Modelo II o la correspondiente a la Parte C);**
- iii) el número de unidades;**
- iv) el valor (por ejemplo, si se basa en el valor de la Parte C, o en el valor de un Modelo II completo);**
- v) el momento en que esas exportaciones se reflejan en las estadísticas oficiales de China.**

#### **Respuesta de China**

1. Véase la respuesta de China a la pregunta 175 del Grupo Especial relativa a las estadísticas de aduana.

#### **Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China**

2. China ha optado por no responder a las preguntas formuladas por los Estados Unidos. En lugar de ello, China incluye sólo una referencia a su respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial. En esa respuesta de China figura una simple afirmación: "Con respecto a la cuestión de si las estadísticas de importación de China coinciden con las estadísticas de exportación de otros países, en la mayoría de casos las cifras coinciden, aunque siempre hay excepciones".<sup>1</sup>

3. China no explica esta afirmación relativa a "la mayoría de casos" y en realidad debe ser errónea. Como las preguntas de los Estados Unidos se proponen destacar, en todos los casos en que una parte importada sea tratada como un "vehículo completo" de conformidad con las medidas de China, la importación de dicha parte necesariamente se reflejará de manera completamente distinta -en todos y cada uno de los casos- en las estadísticas de importación de China y en las estadísticas de exportación del país exportador. Además, cuando los productores chinos exportan partes a otros países, China no aplica ninguna medida comparable al Decreto N° 125. Como resultado de ello, las propias estadísticas de importación y exportación de China con respecto a las partes de automóviles deben ser completamente incompatibles.

4. Los Estados Unidos sostienen que resulta elocuente el hecho de que China no haya respondido a sus preguntas. La defensa de China en esta diferencia se basa en su totalidad en la interpretación que propugna del Convenio del Sistema Armonizado (Convenio del SA). Un objeto y fin fundamental de ese Convenio es asegurar la coherencia y utilidad de las estadísticas comerciales (y no, como China da a entender, asegurar la percepción de determinados niveles de derechos). Sin embargo, cuando se le formula una pregunta que exigiría a China conciliar el funcionamiento de sus medidas, en cuanto afectan a las estadísticas comerciales, con el objeto y fin del Convenio del SA de asegurar la coherencia de dichas estadísticas, China se niega a responder. El motivo es evidente -la interpretación de la Regla 2 a) propuesta por China destruiría la utilidad de las estadísticas

---

<sup>1</sup> Respuestas de China a las preguntas formuladas por escrito por el Grupo Especial después de la segunda reunión, respuesta a la pregunta 175.

comerciales y, por lo tanto, es insostenible dado que es fundamentalmente incompatible con el objeto y fin del Convenio del SA. Las medidas de China, habida cuenta de que no tienen ningún vínculo posible con los objetivos previstos en el Convenio del SA -un Acuerdo no perteneciente a la OMC en el que China tanto se apoya-, deben verse como lo que realmente son: a saber, prescripciones en materia de contenido nacional destinadas a favorecer el crecimiento de una rama de producción nacional de partes de automóviles, que se han adoptado sin tener en cuenta en absoluto su manifiesta incompatibilidad con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.

---