

**ORGANIZACIÓN MUNDIAL
DEL COMERCIO**

WT/DS339/R
WT/DS340/R
WT/DS342/R
18 de julio de 2008
(08-3275)

Original: inglés

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

Informes del Grupo Especial

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. INTRODUCCIÓN	1
A. RECLAMACIONES PRESENTADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS, LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ	1
B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL	1
C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL	2
II. ELEMENTOS DE HECHO	2
A. MEDIDAS EN LITIGIO	2
B. TRADUCCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CHINA	3
C. SOLICITUD DE INFORMACIÓN A LA OMA	4
D. SOLICITUD DE LOS ESTADOS UNIDOS DE QUE LAS CONSTATAIONES DEL GRUPO ESPECIAL SE PRESENTEN COMO INFORMES SEPARADOS CONTENIDOS EN UN SOLO DOCUMENTO CON SECCIONES SEPARADAS SOBRE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL RESPECTO DE CADA PARTE RECLAMANTE	4
III. SOLICITUDES DE CONSTATAIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES	4
A. COMUNIDADES EUROPEAS	4
B. ESTADOS UNIDOS	6
C. CANADÁ	7
D. CHINA	9
IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES	9
A. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS	9
1. Introducción	9
2. Las medidas	9
a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros"	10
b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza cualesquiera partes importadas	10
c) Repercusión de las medidas	12
3. Argumento jurídico	12
a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión en relación con el Acuerdo sobre las MIC	12
b) La infracción del artículo III del GATT de 1994 y del Protocolo de Adhesión de China en relación con el artículo III del GATT de 1994	12
i) <i>Párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994</i>	13

	<u>Página</u>
ii) <i>Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994</i>	13
iii) <i>Párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994</i>	13
iv) <i>El Protocolo de Adhesión</i>	14
c) Apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994	14
d) Artículo 3 del Acuerdo SMC	16
B. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS.....	16
1. Introducción	16
2. Argumento	17
a) Las disciplinas del artículo III del GATT de 1994 son aplicables a las medidas	17
b) Las cargas son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III	19
i) <i>Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares</i>	19
ii) <i>Las partes de automóviles importadas se gravan más que las partes de automóviles nacionales</i>	19
c) Las cargas y los requisitos en materia de presentación de informes aplicados al uso de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994	20
i) <i>Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares</i>	20
ii) <i>Las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes son leyes o reglamentos que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas</i>	20
iii) <i>Al establecer umbrales para el uso de partes de automóviles importadas que activan la aplicación de cargas interiores adicionales y de prescripciones de procedimiento onerosas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales</i>	21
d) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC	22
e) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994	23
f) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión.....	23
g) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y con el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo	23
h) Subsidiariamente, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo	24

	<u>Página</u>
i) Las medidas de China constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC	25
C. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ	26
1. Introducción y antecedentes.....	26
2. Las medidas	26
a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros".....	26
b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza <i>cualesquiera</i> partes importadas.....	27
c) Efectos de las medidas	28
3. Argumento jurídico	28
a) China está obligada por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y el Protocolo de Adhesión de China.....	29
b) Las medidas imponen cargas interiores al comercio interior en China.....	29
c) Las medidas incumplen las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del <i>Protocolo de Adhesión</i>	29
i) <i>Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.....</i>	<i>30</i>
ii) <i>Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.....</i>	<i>30</i>
iii) <i>Las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.....</i>	<i>31</i>
d) Las medidas infringen el Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión	31
i) <i>Las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.....</i>	<i>31</i>
e) Aunque se caractericen como aranceles, las medidas infringen el párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 y el Protocolo de Adhesión de China.....	32
i) <i>Los compromisos arancelarios consignados por China en su Lista con respecto a las partes de automóviles y los vehículos enteros.....</i>	<i>33</i>
ii) <i>Las medidas otorgan "un trato menos favorable" del establecido en la Lista de China y son, por consiguiente, incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.....</i>	<i>33</i>
f) Las medidas de China anulan o menoscaban ventajas resultantes para el Canadá del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT	34
D. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA.....	34
1. Introducción	34
2. Las medidas	35

3.	Argumento jurídico	37
a)	Las medidas son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994	37
b)	Las medidas son compatibles con el artículo II del GATT y no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los compromisos consolidados de China	38
i)	<i>La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin</i>	<i>38</i>
ii)	<i>La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con la práctica de otros Miembros para evitar la elusión del pago de derechos.....</i>	<i>40</i>
iii)	<i>La manera en que China interpreta su arancel de aduanas se basa en el estado de las mercancías en el momento de la importación</i>	<i>41</i>
iv)	<i>Cualquier ambigüedad por lo que respecta a las medidas debe resolverse en favor de China en aplicación del principio in dubio mitius.....</i>	<i>42</i>
4.	Los reclamantes no han demostrado la existencia de una infracción del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión o el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión.....	42
5.	Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una infracción del Acuerdo SMC.....	42
6.	Las alegaciones de los reclamantes relacionadas con el Protocolo de Adhesión de China y el artículo XXIII del GATT de 1994 deben rechazarse.....	43
7.	Cualquier incompatibilidad con el GATT de 1994 está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX	44
8.	Conclusión	45
E.	DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	45
1.	Introducción	45
2.	China no ha respondido a una acreditación <i>prima facie</i>	46
3.	El Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994.....	46
a)	El Acuerdo sobre las MIC.....	46
b)	Artículo III del GATT de 1994	47
4.	La "teoría de la antielusión" de China en el marco del artículo II del GATT de 1994	49
5.	Incompatibilidad de las medidas de China con el Acuerdo SMC	54
6.	Conclusión	54
F.	DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	54
G.	DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	63

	<u>Página</u>
1. Introducción	63
2. Cuestiones jurídicas	65
a) China no ha respondido a los argumentos formulados en el marco del artículo III del GATT de 1994	65
b) Las defensas de China al amparo del artículo XX del GATT.....	67
3. Conclusión	69
H. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	70
1. Introducción	70
2. La cuestión objeto de esta diferencia.....	70
3. Las medidas impugnadas interpretan y velan por el cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles	71
4. La cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: interpretación del alcance del artículo II.....	73
5. Las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II.....	75
6. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana superiores.....	77
7. Conclusión	77
I. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS	79
1. Introducción	79
2. Antecedentes fácticos	79
3. Argumento jurídico	79
a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China en relación con el Acuerdo sobre las MIC	79
b) La infracción del artículo III del GATT de 1994.....	80
i) <i>El carácter "interior" de las medidas</i>	<i>80</i>
ii) <i>La infracción de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994</i>	<i>81</i>
iii) <i>El Protocolo de Adhesión</i>	<i>81</i>
c) Subsidiariamente: las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994	81
i) <i>El SA en el contexto de la normativa de la OMC</i>	<i>81</i>
ii) <i>Regla interpretativa 1: vehículos automóviles frente a partes de esos vehículos.....</i>	<i>82</i>
iii) <i>Las situaciones excepcionales in casu sujetas a la RGI 2 a).....</i>	<i>83</i>
iv) <i>Conclusión</i>	<i>83</i>
d) No hay justificación al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994	84

	<u>Página</u>
e) Las medidas son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC.....	84
4. Conclusión	85
J. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS.....	85
1. Introducción	85
2. La analogía entre la habitual importación de partes de automóviles a efectos de fabricación y el caso hipotético de un juego de piezas dividido en "envíos fraccionados" sugerida por China está fundamentalmente viciada.....	86
3. China no puede recurrir a la RGI 2 a) como fundamento para defender sus medidas	87
a) La RGI 2 a) sólo atañe a la interpretación de las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista de compromisos arancelarios, y no a la interpretación de otras obligaciones en el marco de la OMC	87
b) Las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de la RGI 2 a) ni de ninguna otra cuestión de clasificación arancelaria.....	88
c) La RGI 2 a) no proporcionaría a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994	90
K. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ	94
1. Introducción	94
2. La importación y el alcance del trato nacional.....	94
a) China hace caso omiso del principio de no discriminación en el comercio internacional.....	94
b) Los derechos de aduana propiamente dichos sólo pueden imponerse sobre la base del estado físico de los productos tal como llegan a la frontera.....	95
c) China aplica indebidamente el SA y sus Notas explicativas al imponer cargas a las partes de automóviles tal como se presentan en la frontera	96
d) El artículo II del GATT de 1994 no permite a los Miembros imponer derechos de aduana propiamente dichos más elevados a expediciones separadas de partes de automóviles sobre la base teórica de que pueden clasificarse como un vehículo entero.....	97
e) Con independencia de la clasificación, China está obligada por los compromisos que asumió con ocasión de la adhesión a imponer a los vehículos no montados o parcialmente montados un tipo del derecho del 10 por ciento.....	97
f) Anulación y menoscabo sin infracción	98
3. Las medidas no pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994	98
a) China ha caracterizado erróneamente una defensa de una infracción del artículo III al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como una defensa al amparo del artículo II.....	98
b) El criterio para justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX	98

	<u>Página</u>
c) Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.....	99
d) Las medidas no satisfacen las prescripciones del preámbulo del artículo XX.....	99
L. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA.....	100
1. Introducción	100
2. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China.....	100
3. Las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994.....	104
4. Los reclamantes no han acreditado <i>prima facie</i> un incumplimiento del compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo	106
5. Los reclamantes no han establecido la existencia de una infracción del Acuerdo SMC.....	106
6. Las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial identificara cualquier infracción de los Acuerdos abarcados.....	107
7. Conclusión	109
M. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL.....	110
1. Introducción	110
2. La rama de producción de vehículos automóviles	110
3. Las disposiciones aplicables	110
a) ¿Se plantea una cuestión previa? El Acuerdo sobre las MIC como respuesta.....	110
b) El artículo III frente al artículo II del GATT de 1994	111
4. El artículo II del GATT de 1994.....	112
5. El apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.....	112
N. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL.....	113
1. El artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC.....	113
2. Cargas interiores o derechos de aduana	115
3. La RGI 2 a) no proporciona a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994.....	115
4. La defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX.....	117
O. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL.....	118
P. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL.....	126

1.	La línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles	126
2.	La línea divisoria entre forma y contenido.....	127
a)	Los reclamantes no han articulado una interpretación de las palabras "éste presente".....	127
b)	La interpretación implícita de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes carece de fundamento.....	128
3.	Tres vías para la resolución de esta diferencia.....	128
V.	ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS.....	129
A.	COMUNICACIÓN PRESENTADA POR LA ARGENTINA EN CALIDAD DE TERCERO	129
1.	Las medidas impugnadas no son medidas en frontera en el sentido del artículo II del GATT de 1994.....	129
2.	Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión	130
3.	Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.....	131
B.	COMUNICACIÓN PRESENTADA POR EL JAPÓN EN CALIDAD DE TERCERO	131
1.	El artículo III del GATT de 1994 es aplicable a las medidas.....	131
a)	Jurisprudencia pertinente de la OMC y el GATT	131
b)	Las medidas de China dan lugar a infracciones del artículo III del GATT de 1994.....	132
c)	La Primera comunicación escrita de China no refuta las pruebas de que las medidas impugnadas son cargas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994	133
2.	Subsidiariamente, el artículo II del GATT de 1994 es aplicable a las medidas.....	134
a)	Las medidas de China dan lugar a una presunción de infracción de sus compromisos arancelarios.....	134
b)	China combina indebidamente mercancías importadas por separado.....	134
3.	Clasificación arancelaria de los juegos de piezas CKD y SKD	135
a)	El trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas de China impugnadas infringe el artículo II del GATT de 1994	136
b)	El tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD infringe el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.....	136
4.	El artículo XX del GATT de 1994 no justifica las medidas.....	136
C.	COMUNICACIÓN PRESENTADA POR MÉXICO EN CALIDAD DE TERCERO	137
1.	Introducción	137
2.	GATT de 1994	137
3.	Acuerdo sobre las MIC.....	138
4.	Protocolo de Adhesión de China.....	139
5.	Conclusión	140

Página

D.	DECLARACIÓN ORAL DE LA ARGENTINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	140
1.	Las medidas impugnadas no son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT de 1994.....	140
2.	Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión	142
3.	Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.....	142
4.	Conclusión	143
E.	DECLARACIÓN ORAL DE AUSTRALIA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	144
1.	Introducción	144
2.	¿Son las medidas impugnadas medidas en frontera o medidas interiores?	144
3.	¿Cuál es la interpretación adecuada del arancel de aduanas de China?	147
4.	Alcance de la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994	148
F.	DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	149
G.	DECLARACIÓN ORAL DEL JAPÓN EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL	150
1.	Argumento.....	150
a)	Argumentos relacionados con el informe del Grupo Especial del GATT sobre el asunto <i>CEE - Piezas y componentes</i>	150
b)	Las medidas impugnadas infringen el Acuerdo sobre las MIC	152
2.	Conclusión	153
VI.	REEXAMEN INTERMEDIO.....	154
A.	SECCIÓN VII.F DE LOS INFORMES PROVISIONALES CONCERNIENTE A LOS JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD.....	154
1.	Párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.....	154
a)	Párrafos 7.708 y 7.734 - Observaciones del Canadá.....	154
b)	Párrafos 7.731, 7.733, 7.734 y 7.735 - Observaciones de los Estados Unidos	156
2.	Párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China	156
a)	Admisión de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá	156
b)	Análisis de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá por el Grupo Especial en los párrafos 7.749 a 7.753 de los informes provisionales	160
i)	<i>Código aduanero de 10 dígitos - nuevo argumento de China</i>	<i>162</i>
ii)	<i>La práctica de los reclamantes - nuevas pruebas presentadas por China</i>	<i>163</i>

	<u>Página</u>
c) Aclaración de los términos "líneas arancelarias" en el contexto del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.....	165
B. OTRAS PETICIONES DE REEXAMEN.....	165
VII. CONSTATAACIONES.....	166
A. CUESTIONES PRELIMINARES	166
1. Las medidas en litigio	166
a) Identificación de las medidas en litigio.....	166
i) <i>La Orden N° 8</i>	166
ii) <i>El Decreto N° 125 y el Aviso N° 4</i>	169
b) Efectos de las medidas en litigio: carga y procedimientos administrativos.....	170
i) <i>Carga impuesta en virtud de las medidas</i>	171
Condiciones en las que nace la obligación de pagar la carga.....	172
Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos - <i>Criterios para determinar las partes de automóviles caracterizadas como vehículos automóviles completos</i>	173
Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas están caracterizadas como vehículos completos - <i>Partes de automóviles importadas en múltiples expediciones</i>	176
Carga impuesta a las partes de automóviles importadas por terceros proveedores - Artículo 19 del Decreto N° 125.....	176
ii) <i>Procedimientos administrativos</i>	178
Autoevaluación por los fabricantes de automóviles que montan/producen vehículos con partes de automóviles importadas para su venta en el país	178
Registro en la CGA antes de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos	180
Constitución de fianzas del pago por derechos antes de la importación de partes de automóviles.....	181
Despacho de aduana por los fabricantes de automóviles afectados en el momento de la importación	181
Verificación de si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos	183
Pago de la carga por el fabricante de automóviles de que se trate	184
Duración de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas	185
iii) <i>Aplicación global de las medidas</i>	186
c) Excepciones previstas en las medidas.....	186
i) <i>Exención de los juegos de piezas CKD y SKD de los procedimientos administrativos - Párrafo 2) del artículo 2 del Decreto N° 125</i>	187
ii) <i>Partes de automóviles importadas que han sido objeto de elaboración sustancial en China - Artículo 24 del Decreto N° 125</i>	189

	<u>Página</u>
2. Productos en cuestión	190
a) Alcance de los productos en cuestión	190
b) Denominación de los productos a que se hace referencia en las medidas en litigio	191
3. La carga de la prueba	192
4. Orden del análisis del Grupo Especial	193
B. ARTÍCULO III DEL GATT DE 1994	194
1. ¿Son las medidas compatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?	194
a) La carga impuesta en virtud de las medidas	196
i) <i>Argumentos de las partes</i>	197
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	198
b) ¿Es la carga una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?	199
i) <i>Recapitulación de los argumentos de las partes</i>	199
ii) <i>"Impuestos interiores u otras cargas interiores" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994</i>	203
Argumentos de las partes	203
Examen del Grupo Especial	204
"Derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994	206
Sentido corriente de un "derecho de aduana propiamente dicho"	207
Los "derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II - "al ser importados"	209
Argumentos de las partes	209
Examen del Grupo Especial	215
"Derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II - "a la importación o con motivo de ésta"	219
Argumentos de las partes	219
Examen del Grupo Especial	222
Práctica ulteriormente seguida	224
Conclusión	226
Objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994	230
Argumentos de las partes	230
Examen del Grupo Especial	231
¿Es la carga impuesta en virtud de las medidas un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, o una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III?	232

	<u>Página</u>
iii) <i>Conclusión</i>	236
c) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales?	236
i) <i>Argumentos de las partes</i>	236
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	236
d) ¿Están las partes importadas sujetas a impuestos y cargas interiores superiores a los aplicados a los productos nacionales?	237
i) <i>Argumentos de las partes</i>	237
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	237
e) <i>Conclusión</i>	238
2. ¿Son las medidas compatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?	238
a) <i>Argumentos de las partes</i>	238
b) <i>Examen del Grupo Especial</i>	238
3. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994?	239
a) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales?	240
i) <i>Argumentos de las partes</i>	240
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	240
b) ¿Son las medidas una "ley, reglamento o prescripción" en el sentido del párrafo 4 del artículo III?	241
i) <i>Argumentos de las partes</i>	241
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	241
c) ¿Son las medidas una ley, reglamento o prescripción "que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de partes de automóviles importadas?	243
i) <i>Argumentos de las partes</i>	243
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	244
d) ¿Otorgan las medidas a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales?	248
i) <i>Argumentos de las partes</i>	248
ii) <i>Examen del Grupo Especial</i>	249
e) <i>Conclusión</i>	251
4. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994?	251

	<u>Página</u>
a) Argumentos de las partes	251
b) Examen del Grupo Especial.....	252
5. ¿Están las medidas justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994?	253
a) ¿Cuál es la ley o reglamento cuya observancia las medidas en litigio están destinadas a lograr, en el sentido del apartado d) del artículo XX?.....	257
i) <i>La interpretación de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles propugnada por China</i>	257
ii) <i>El arancel de aduanas de China</i>	259
b) ¿Están las medidas destinadas a lograr la observancia de la ley o reglamento?	260
i) <i>Si las medidas están "destinadas" a lograr la observancia de la ley o reglamento</i>	261
ii) <i>Si las medidas "logran la observancia" de la ley o reglamento</i>	267
iii) <i>Conclusión</i>	278
c) ¿Son las medidas de China "necesarias" para lograr la observancia del arancel de aduanas de China?.....	278
d) Conclusión	286
C. EL ACUERDO SOBRE LAS MIC	286
D. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994	287
1. Trato de las partes de automóviles en la Lista CLII de China	288
2. Trato de las partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - múltiples expediciones	289
a) Interpretación de la Lista de concesiones de China	290
i) <i>Sentido corriente de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"</i>	290
ii) <i>Contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"</i>	290
Otros términos que figuran en las partidas arancelarias para vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87	290
El Sistema Armonizado.....	291
Reglas Generales Interpretativas del SA: relación entre la RGI 1 y la RGI 2	291
Aplicación de la RGI 2 a), en conjunción con la RGI 1, a las partidas arancelarias para "vehículos automóviles"	293
"Éste presente" - sentido corriente.....	299
"Éste presente" - la Decisión del Comité del SA.....	301
Importancia interpretativa de la Decisión del Comité del SA.....	301
La Decisión del Comité del SA y la interpretación de la expresión " <i>as presented</i> " ("éste presente") en la RGI 2 a)	304
Conclusión	316

	<u>Página</u>
iii) Objeto y fin.....	316
iv) Práctica ulteriormente seguida.....	320
La práctica de la propia China.....	320
La práctica de otros Miembros - <i>En general</i>	321
La práctica de otros Miembros - <i>La decisión en materia de clasificación de muebles adoptada por el Canadá</i>	323
La práctica de otros Miembros - <i>Antielusión de los derechos antidumping y compensatorios</i>	325
Derechos antidumping y derechos de aduana propiamente dichos	325
Medidas antielusión con respecto a los derechos antidumping	328
Medidas antielusión: el caso de las bicicletas de la CE y el caso de las prensas rotativas de los Estados Unidos	331
La práctica de otros Miembros - "expediciones fraccionadas".....	333
Conclusión	334
v) Medios de interpretación complementarios.....	334
b) Conclusión	337
3. Tratamiento de las importaciones de partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - El criterio de las características esenciales a tenor de los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125	337
a) El criterio de las "características esenciales" a tenor de la RGI 2 a).....	338
i) <i>Circunstancias en las que el criterio de las características esenciales a tenor de la RGI 2 a) es aplicable</i>	338
ii) <i>La tarea del Grupo Especial por lo que respecta a la alegación de los reclamantes sobre el criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas</i>	338
iii) <i>Cuestión preliminar: Criterios predeterminados para el criterio de las características esenciales</i>	341
b) El criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas en litigio.....	346
i) <i>Recapitulación de los argumentos de las partes</i>	347
ii) <i>Criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125</i>	349
iii) <i>Criterio para determinar las características esenciales con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 del Decreto N° 125</i>	356
El "valor" como criterio para la determinación de las características esenciales	358
Criterios para la determinación de las características esenciales con arreglo a los párrafos 2) y 3) del artículo 21 del Decreto N° 125.....	360
iv) <i>Los criterios relativos a los conjuntos considerados importados con arreglo al artículo 22 del Decreto N° 125</i>	362
c) Conclusión	364
4. Justificación por China de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX	364

	<u>Página</u>
E. EL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES	365
1. Argumentos de las partes	365
2. Examen del Grupo Especial	369
F. JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD	370
1. Alegaciones de las partes reclamantes	370
2. Alcance de los juegos de piezas CKD y SKD	371
3. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas compatible con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994?	374
a) El trato otorgado a los juegos de piezas CKD y SKD en las medidas de China	374
b) Interpretación de la Lista de concesiones de China	374
i) <i>Expresión arancelaria que se ha de interpretar</i>	<i>375</i>
ii) <i>Sentido corriente de la expresión "vehículos automóviles"</i>	<i>376</i>
iii) <i>Contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"</i>	<i>378</i>
¿Qué constituye contexto para interpretar la expresión arancelaria "vehículos automóviles"?	378
Otros términos en las partidas arancelarias para los vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87	381
Las Listas de otros Miembros	381
Sistema Armonizado	382
Consideraciones generales del Capítulo 87 y RGI 2 a)	382
Nota explicativa VII de la RGI 2 a)	385
iv) <i>Objeto y fin</i>	<i>388</i>
v) <i>Práctica ulteriormente seguida</i>	<i>390</i>
La práctica de China desde su adhesión a la OMC	391
La práctica de los reclamantes desde la adhesión de China a la OMC	392
La práctica de otros Miembros de la OMC desde la adhesión de China a la OMC	393
vi) <i>Medios de interpretación complementarios</i>	<i>394</i>
c) Conclusión	399
4. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas compatible con el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China?	399
a) ¿Cuál es el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo?	400
b) ¿Ha creado China líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD?	401

	<u>Página</u>
c) Conclusión	406
G. OTRAS ALEGACIONES.....	406
1. Comunidades Europeas (DS339)	406
2. Estados Unidos (DS340)	406
3. Canadá (DS342)	407
VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	407
A. RECLAMACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (DS339): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL	408
B. RECLAMACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS (DS340): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL	409
C. RECLAMACIÓN DEL CANADÁ (DS342): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL.....	410

ANEXO A

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

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

ANEXO B

RESPUESTAS DE LOS TERCEROS A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL Y POR LAS PARTES

Índice		Página
Anexo B-1	Respuestas de la Argentina a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-2
Anexo B-2	Respuestas de Australia a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-5
Anexo B-3	Respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-17
Anexo B-4	Respuestas del Japón a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-22
Anexo B-5	Respuestas de México a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-32

ANEXO C¹

CORRESPONDENCIA ENTRE EL GRUPO ESPECIAL Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Índice		Página
Anexo C-1	Carta de fecha 7 de junio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la Secretaría de la OMA	C-2

¹ Las observaciones formuladas por las partes sobre la carta de la OMA de 20 de junio de 2007 se incluyeron en sus respectivas comunicaciones ulteriores. Las observaciones formuladas por los Estados Unidos sobre la carta de la OMA de 30 de julio de 2007 se incluyeron en sus observaciones sobre las respuestas de China a las preguntas escritas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión.

Índice		Página
Anexo C-2	Carta de fecha 20 de junio de 2007 dirigida por la Secretaría de la OMA al Grupo Especial	C-5
Anexo C-3	Carta de fecha 16 de julio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la Secretaría de la OMA	C-11
Anexo C-4	Carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida por la Secretaría de la OMA al Grupo Especial	C-14
Anexo C-5	Observaciones de China sobre las respuestas de la OMA de fecha 30 de julio de 2007	C-26
Anexo C-6	Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la carta de la Secretaría de la OMA de 30 de julio de 2007	C-32
Anexo C-7	Observaciones del Canadá sobre las respuestas de la OMA	C-38

ANEXO D

CORRESPONDENCIA ENTRE EL GRUPO ESPECIAL Y LA ONUG

Índice		Página
Anexo D-1	Carta de fecha 15 de agosto de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la ONUG	D-2
Anexo D-2	Carta de fecha 16 de agosto de 2007 dirigida por la ONUG al Grupo Especial	D-3

ANEXO E

TRADUCCIONES COMUNES DE LAS MEDIDAS

Índice		Página
Anexo E-1	Traducción de la Orden N° 8 acordada por las partes	E-2
Anexo E-2	Traducción del Decreto 125 acordada por las partes	E-21
Anexo E-3	Traducción del Aviso N° 4 acordada por las partes	E-39

CUADRO DE ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Argentina - Pielés y cueros</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Argentina - Medidas que afectan a la exportación de pieles de bovino y a la importación de cueros acabados</i> , WT/DS155/R y Corr.1, adoptado el 16 de febrero de 2001
<i>Argentina - Textiles y prendas de vestir</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos</i> , WT/DS56/AB/R y Corr.1, adoptado el 22 de abril de 1998
<i>Bélgica - Subsidios familiares</i>	GATT Panel Report, <i>Belgian Family Allowances</i> (Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Bélgica - Subsidios familiares</i>), G/32, adoptado el 7 de noviembre de 1952, IBDD 1S/59 (este documento no existe en español)
<i>Brasil - Neumáticos recauchutados</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados</i> , WT/DS332/R, adoptado el 17 de diciembre de 2007, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS332/AB/R
<i>Canadá - Aeronaves</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles</i> , WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999
<i>Canadá - Automóviles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil</i> , WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R
<i>Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado</i> , WT/DS276/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004
<i>Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado</i> , WT/DS276/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS276/AB/R
<i>Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Canadá - Aplicación de la ley sobre el examen de la inversión extranjera</i> , L/5504, adoptado el 7 de febrero de 1984, IBDD 30S/151
<i>Canadá - Monedas de oro</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Canadá - Medidas que afectan a la venta de monedas de oro</i> , L/5863, 17 de septiembre de 1985, no adoptado
<i>Canadá - Productos lácteos</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos</i> , WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, adoptado el 27 de octubre de 1999
<i>Canadá - Publicaciones</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones</i> , WT/DS31/AB/R, adoptado el 30 de julio de 1997
<i>Canadá - Publicaciones</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones</i> , WT/DS31/R, adoptado el 30 de julio de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS31/AB/R
<i>CE - Amianto</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto</i> , WT/DS135/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>CE - Amianto</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto</i> , WT/DS135/R y Add.1, adoptado el 5 de abril de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS135/AB/R
<i>CE - Banano III</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos</i> , WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997
<i>CE - Banano III (Estados Unidos)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de los Estados Unidos</i> , WT/DS27/R/USA, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS27/AB/R
<i>CE - Determinadas cuestiones aduaneras</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras</i> , WT/DS315/AB/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006
<i>CE - Determinadas cuestiones aduaneras</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras</i> , WT/DS315/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS315/AB/R
<i>CE - Equipo informático</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático</i> , WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998
<i>CE - Hormonas</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (hormonas)</i> , WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998
<i>CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Protección de las marcas de fábrica o de comercio y las indicaciones geográficas en el caso de los productos agrícolas y los productos alimenticios, Reclamación de los Estados Unidos</i> , WT/DS174/R, adoptado el 20 de abril de 2005
<i>CE - Preferencias arancelarias</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo</i> , WT/DS246/R, adoptado el 20 de abril de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS246/AB/R
<i>CE - Productos avícolas</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la importación de determinados productos avícolas</i> , WT/DS69/AB/R, adoptado el 23 de julio de 1998
<i>CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India - Recurso de la India al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS141/AB/RW, adoptado el 24 de abril de 2003
<i>CE - Sardinas</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Denominación comercial de sardinas</i> , WT/DS231/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar</i> , WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Australia</i> , WT/DS265/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Brasil)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación del Brasil</i> , WT/DS266/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Tailandia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Tailandia</i> , WT/DS283/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
<i>CE - Trozos de pollo</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados</i> , WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R y Corr.1, adoptado el 27 de septiembre de 2005
<i>CE - Trozos de pollo (Brasil)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados, Reclamación del Brasil</i> , WT/DS269/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
<i>CE - Trozos de pollo (Tailandia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados, Reclamación de Tailandia</i> , WT/DS286/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
<i>CEE - Banano II</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>CEE - Régimen de importación del banano</i> , DS38/R, 11 de febrero de 1994, no adoptado
<i>CEE - Importaciones de carne de bovino</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>CEE - Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 2 del artículo XXIII</i> , L/5099, adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97
<i>CEE - Piezas y componentes</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>CEE - Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes</i> , L/6657, adoptado el 16 de mayo de 1990, IBDD 37S/147
<i>CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Medidas de la CEE en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal</i> , L/4599, adoptado el 14 de marzo de 1978, IBDD 25S/53
<i>Chile - Bebidas alcohólicas</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Chile - Impuestos a las bebidas alcohólicas</i> , WT/DS87/R, WT/DS110/R, adoptado el 12 de enero de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS87/AB/R, WT/DS110/AB/R
<i>Chile - Sistema de bandas de precios</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas</i> , WT/DS207/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
<i>Chile - Sistema de bandas de precios</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas</i> , WT/DS207/R, adoptado el 23 de octubre de 2002, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS207/AB/R
<i>Corea - Bebidas alcohólicas</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Corea - Impuestos a las bebidas alcohólicas</i> , WT/DS75/R, WT/DS84/R, adoptado el 17 de febrero de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada</i> , WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R, adoptado el 10 de enero de 2001
<i>Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada</i> , WT/DS161/R, WT/DS169/R, adoptado el 10 de enero de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R
<i>Estados Unidos - "Headnote" relativa al azúcar</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Restricciones a las importaciones de azúcar</i> , L/6514, adoptado el 22 de junio de 1989, IBDD 36S/386
<i>Estados Unidos - Acero al carbono</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Derechos compensatorios sobre determinados productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes de Alemania</i> , WT/DS213/AB/R, adoptado el 19 de diciembre de 2002
<i>Estados Unidos - Algodón americano (upland)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (upland)</i> , WT/DS267/AB/R, adoptado el 21 de marzo de 2005
<i>Estados Unidos - Artículo 337</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930</i> , L/6439, adoptado el 7 de noviembre de 1989, IBDD 36S/402
<i>Estados Unidos - Bebidas alcohólicas y derivadas de la malta</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta</i> , DS23/R, adoptado el 19 de junio de 1992, IBDD 39S/242
<i>Estados Unidos - Camarones</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón</i> , WT/DS58/AB/R, adoptado el 6 de noviembre de 1998
<i>Estados Unidos - Camisas y blusas de lana</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India</i> , WT/DS33/AB/R y Corr.1, adoptado el 23 de mayo de 1997
<i>Estados Unidos - Cordero</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas de salvaguardia respecto de las importaciones de carne de cordero fresca, refrigerada o congelada procedentes de Nueva Zelanda y Australia</i> , WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R, adoptado el 16 de mayo de 2001
<i>Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas aplicadas a la importación de determinados productos procedentes de las Comunidades Europeas</i> , WT/DS165/AB/R, adoptado el 10 de enero de 2001
<i>Estados Unidos - EVE</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"</i> , WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000
<i>Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS108/AB/RW, adoptado el 29 de enero de 2002

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS108/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS108/AB/RW2
<i>Estados Unidos - Gasolina</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional</i> , WT/DS2/AB/R, adoptado el 20 de mayo de 1996
<i>Estados Unidos - Gasolina</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional</i> , WT/DS2/R, adoptado el 20 de mayo de 1996, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS2/AB/R
<i>Estados Unidos - Juegos de azar</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas</i> , WT/DS285/AB/R y Corr.1, adoptado el 20 de abril de 2005
<i>Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por las Comunidades Europeas</i> , WT/DS136/R y Corr.1 y 2, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
<i>Estados Unidos - Ley de 1916 (Japón)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por el Japón</i> , WT/DS162/R y Add.1, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
<i>Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000</i> , WT/DS217/R, WT/DS234/R, adoptado el 27 de enero de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R
<i>Estados Unidos - Madera blanda IV</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá</i> , WT/DS257/AB/R, adoptado el 17 de febrero de 2004
<i>Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS212/RW, adoptado el 27 de septiembre de 2005
<i>Estados Unidos - Superfund</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas</i> , L/6175, adoptado el 17 de junio de 1987, IBDD 34S/157
<i>Estados Unidos - Tabaco</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan a la importación y a la venta y utilización en el mercado interno de tabaco</i> , DS44/R, adoptado el 4 de octubre de 1994, IBDD 41S/140
<i>Grecia - Impuestos sobre la importación</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Impuestos especiales sobre las importaciones establecidos por Grecia</i> , G/25, adoptado el 3 de noviembre de 1952, IBDD 1S/48
<i>India - Automóviles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>India - Medidas que afectan al sector del automóvil</i> , WT/DS146/R, WT/DS175/R y Corr.1, adoptado el 5 de abril de 2002

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>India - Patentes (Estados Unidos)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura</i> , WT/DS50/AB/R, adoptado el 16 de enero de 1998
<i>Indonesia - Automóviles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Indonesia - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil</i> , WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R y Corr.3 y 4, adoptado el 23 de julio de 1998
<i>Italia - Maquinaria agrícola</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Medidas discriminatorias italianas para la importación de maquinaria agrícola</i> , L/833, adoptado el 23 de octubre de 1958, IBDD 7S/64
<i>Japón - Bebidas alcohólicas I</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Japón - Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados</i> , L/6216, adoptado el 10 de noviembre de 1987, IBDD 34S/94
<i>Japón - Bebidas alcohólicas II</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas</i> , WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adoptado el 1º de noviembre de 1996
<i>Japón - Películas</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Japón - Medidas que afectan a las películas y el papel fotográficos de consumo</i> , WT/DS44/R, adoptado el 22 de abril de 1998
<i>Japón - Semiconductores</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Japón - Comercio de semiconductores</i> , L/6309, adoptado el 4 de mayo de 1988, IBDD 35S/130
<i>México - Impuestos sobre los refrescos</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas</i> , WT/DS308/AB/R, adoptado el 24 de marzo de 2006
<i>México - Impuestos sobre los refrescos</i>	Informe del Grupo Especial, <i>México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas</i> , WT/DS308/R, adoptado el 24 de marzo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS308/AB/R
<i>República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos</i> , WT/DS302/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
<i>República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos</i>	Informe del Grupo Especial, <i>República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos</i> , WT/DS302/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS302/AB/R
<i>Turquía - Arroz</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Turquía - Medidas que afectan a la importación de arroz</i> , WT/DS334/R, adoptado el 22 de octubre de 2007
<i>Turquía - Textiles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Turquía - Restricciones a las importaciones de productos textiles y de vestido</i> , WT/DS34/R, adoptado el 19 de noviembre de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS34/AB/R

LISTA DE ABREVIATURAS

Acuerdo SMC	Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias
Acuerdo sobre las MIC	Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio
Centro de Verificación	Centro Profesional Nacional de Verificación de la Caracterización como Vehículos Completos
CGA	Administración General de Aduanas
CKD	completamente desmontados
<i>Convención de Viena</i>	Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados
ESD	Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias
GATT de 1947	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1947
GATT de 1994	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
informe del Grupo de Trabajo	informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China
NDRC	Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma
OMA	Organización Mundial de Aduanas
ONUG	Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra
Protocolo de Adhesión	Protocolo de Adhesión de China a la OMC
RGI	Regla general para la interpretación del Sistema Armonizado
SA	Sistema Armonizado
SKD	parcialmente desmontados

I. INTRODUCCIÓN

A. RECLAMACIONES PRESENTADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS, LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ

1.1 El 30 de marzo de 2006, las Comunidades Europeas solicitaron la celebración de consultas con la República Popular China (en adelante "China") de conformidad con el artículo 4 del ESD, el párrafo 1 del artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC con respecto a la imposición por China de medidas que supuestamente afectan negativamente a las exportaciones a China de partes de automóviles procedentes de las Comunidades Europeas.²

1.2 Las consultas entre las Comunidades Europeas y China sobre éstas y otras medidas se celebraron en Ginebra los días 11 y 12 de mayo de 2006. Esas consultas no dieron lugar a una solución satisfactoria de la cuestión.

1.3 El 30 de marzo de 2006, los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con China de conformidad con los artículos 1 y 4 del ESD, el artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC (en la medida en que el artículo 8 incorpora el artículo XXII del GATT de 1994), y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXII del GATT de 1994) con respecto al trato que China concede a las partes, componentes y accesorios de vehículos automóviles importados de los Estados Unidos.³

1.4 Las consultas entre los Estados Unidos y China se celebraron los días 11 y 12 de mayo de 2006 en Ginebra. Sin embargo, no resolvieron la diferencia.

1.5 El 13 de abril de 2006, el Canadá solicitó la celebración de consultas con China de conformidad con los artículos 1 y 4 del ESD, el artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 7 del Acuerdo sobre Normas de Origen, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC con respecto al trato que China concede a las partes de automóviles procedentes del Canadá.⁴

1.6 Los días 11 y 12 de mayo de 2006 se celebraron consultas entre el Canadá y China con miras a llegar a una solución mutuamente satisfactoria. Lamentablemente, las consultas no permitieron resolver la diferencia.

1.7 El 15 de septiembre de 2006, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá solicitaron por separado el establecimiento de un grupo especial. En su reunión de 28 de septiembre de 2006, el Órgano de Solución de Diferencias aplazó el establecimiento del grupo especial.

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

1.8 En su reunión de 26 de octubre de 2006, el OSD estableció un Grupo Especial único en respuesta a las solicitudes presentadas por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS339/8,

² WT/DS339/1, de 3 de abril de 2006.

³ WT/DS340/1, de 3 de abril de 2006.

⁴ WT/DS342/1, de 19 de abril de 2006.

por los Estados Unidos en el documento WT/DS340/8 y por el Canadá en el documento WT/DS342/8, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 9 del ESD.⁵

1.9 En esa reunión, las partes en la diferencia acordaron que el Grupo Especial se estableciera con el mandato uniforme. Por consiguiente, el mandato del Grupo Especial es el siguiente:

"Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los Acuerdos abarcados invocados por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS339/8, por los Estados Unidos en el documento WT/DS340/8 y por el Canadá en el documento WT/DS342/8, el asunto sometido al OSD por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá en esos documentos, y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos."

1.10 El 19 de enero de 2007, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá solicitaron al Director General que estableciera la composición del Grupo Especial de conformidad con el párrafo 7 del artículo 8 del ESD.

1.11 El 29 de enero de 2007, el Director General procedió en consecuencia a establecer la composición del Grupo Especial, que es la siguiente⁶:

Presidente: Sr. Julio Lacarte-Muró

Miembros: Sr. Ujal Singh Bhatia
Sr. Wilhelm Meier

1.12 La Argentina, Australia, el Brasil, el Japón, México, Tailandia y el Taipei Chino se han reservado el derecho de participar como terceros en las actuaciones del Grupo Especial.

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

1.13 El Grupo Especial celebró su primera reunión sustantiva con las partes los días 22 y 24 de mayo de 2007. La reunión con los terceros tuvo lugar el 23 de mayo de 2007. La segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes se celebró los días 12 y 13 de julio de 2007.

1.14 El 20 de septiembre de 2007, el Grupo Especial emitió la parte expositiva de su informe. El Grupo Especial presentó sus informes provisionales a las partes el 13 de febrero de 2008. El Grupo Especial presentó sus informes definitivos a las partes el 20 de marzo de 2008.

II. ELEMENTOS DE HECHO

A. MEDIDAS EN LITIGIO

2.1 Este asunto se refiere a las medidas impuestas por China a las importaciones de partes de automóviles. Las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá han identificado las siguientes medidas en litigio en el presente caso⁷:

⁵ WT/DSB/M/221, párrafo 54.

⁶ WT/DS339/9, WT/DS340/9 y WT/DS342/9, de 30 de enero de 2007.

⁷ Los títulos y los términos de las medidas de China utilizados en los presentes informes son los facilitados en las traducciones comunes de las medidas acordadas por las partes, adjuntas como anexo E de los

- a) la Política de desarrollo en el sector del automóvil (Orden de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (Nº 8)) ("Orden Nº 8"), que entró en vigor el 21 de mayo de 2004;
- b) las Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos (Decreto Nº 125 de la República Popular China) ("Decreto Nº 125"), que entró en vigor el 1º de abril de 2005; y
- c) las Normas sobre la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos (Aviso Público de la Administración General de Aduanas de la República Popular China, Nº 4 de 2005) ("Aviso Nº 4"), que entró en vigor el 1º de abril de 2005.

B. TRADUCCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CHINA

2.2 En lo que respecta a las medidas de China en litigio, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá (también, en adelante, los "correclamantes") presentaron sus traducciones no oficiales de las medidas al inglés como parte de las pruebas documentales conjuntas adjuntas a sus Primeras comunicaciones escritas.⁸ China también presentó sus propias traducciones no oficiales del capítulo XI de la Orden Nº 8, del Decreto Nº 125 y del Aviso Nº 4 como parte de las pruebas documentales adjuntas a su Primera comunicación escrita.⁹

2.3 En la segunda reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pidió a las partes que se pusieran de acuerdo en una versión traducida común de las medidas de China. En consecuencia, el 2 de agosto de 2007, las partes presentaron traducciones comunes de todas las disposiciones de las medidas de China, con la excepción del artículo 28 del Decreto Nº 125.¹⁰

2.4 En respuesta a la petición de los reclamantes de que el Grupo Especial solicitara la traducción del artículo 28 del Decreto Nº 125 a un traductor independiente, el Grupo Especial envió una carta a la ONUG en la que pedía que su División de Servicios de Conferencias tradujese la disposición en cuestión.¹¹ El 23 de agosto de 2007, el Grupo Especial transmitió la traducción de la ONUG a las partes para que formularan observaciones.

presentes informes. Los aspectos de procedimiento de las traducciones comunes de las medidas de China se explican en los párrafos 2.2 a 2.4.

⁸ Pruebas documentales conjuntas 18 (Orden Nº 8); 27 (Decreto Nº 125); y 28 (Aviso Nº 4).

⁹ Pruebas documentales 2 (capítulo XI de la Orden Nº 8), 3 (Decreto Nº 125); y 4 (Aviso Nº 4) presentadas por China.

¹⁰ Los textos de las traducciones comunes de las medidas de China se adjuntan como anexo E a los presentes informes. En cuanto al artículo 28 del Decreto Nº 125, se ha insertado la traducción realizada por la ONUG.

¹¹ Tanto el chino como el inglés son idiomas oficiales de las Naciones Unidas. La carta dirigida por el Grupo Especial a la ONUG, de fecha 15 de agosto de 2007, y la respuesta de la ONUG al Grupo Especial se reproducen en el anexo D de los presentes informes.

C. SOLICITUD DE INFORMACIÓN A LA OMA

2.5 El 7 de junio de 2007, el Grupo Especial envió una carta a la OMA solicitando su asistencia sobre cuestiones relacionadas con el SA.¹² Se invitó a las partes a que formularan observaciones sobre la respuesta de la OMA en la segunda reunión sustantiva con las partes.

2.6 El 16 de julio de 2007, el Grupo Especial envió una segunda carta a la OMA solicitando más asistencia sobre la misma cuestión.¹³ Las partes tuvieron la oportunidad de formular observaciones sobre la segunda respuesta de la OMA.

D. SOLICITUD DE LOS ESTADOS UNIDOS DE QUE LAS CONSTATAIONES DEL GRUPO ESPECIAL SE PRESENTEN COMO INFORMES SEPARADOS CONTENIDOS EN UN SOLO DOCUMENTO CON SECCIONES SEPARADAS SOBRE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL RESPECTO DE CADA PARTE RECLAMANTE

2.7 En la segunda reunión sustantiva, los Estados Unidos solicitaron, de conformidad con el párrafo 18 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, que el Grupo Especial presentara sus constataciones en un documento único que incluyera tres informes separados con secciones comunes sobre las conclusiones y recomendaciones del Grupo Especial respecto de cada parte reclamante.

III. SOLICITUDES DE CONSTATAIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES

A. COMUNIDADES EUROPEAS

3.1 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de forma incompatible con las disposiciones siguientes¹⁴:

- a) los párrafos 1 y 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 1 de la lista ilustrativa anexa a dicho Acuerdo, al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías que son incompatibles con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994 y al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías cuyo cumplimiento es necesario para obtener una ventaja y que prescriben la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos determinados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local. Además, China ha actuado de forma incompatible con los párrafos 1 y 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 2 de la lista ilustrativa anexa a dicho Acuerdo, al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías que son incompatibles con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994 y al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías cuyo cumplimiento es necesario para obtener una ventaja y que restringen

¹² La carta de fecha 7 de junio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la OMA y la respuesta de la OMA de fecha 20 de junio de 2007 se reproducen en el anexo C de los presentes informes.

¹³ La segunda carta dirigida por el Grupo Especial a la OMA y la respuesta de la OMA de fecha 30 de julio de 2007 se reproducen en el anexo C de los presentes informes.

¹⁴ Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS339/8, y Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 300 a 303.

la importación por una empresa de los productos utilizados en su producción local o relacionados con ésta, en general o a una cantidad relacionada con el volumen o el valor de la producción local que la empresa exporte;

- b) las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, enumeradas en el Protocolo de Adhesión de la República Popular China a la OMC, en particular en el párrafo 3 de la sección 7 de su Parte I, y en el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, conjuntamente con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China y el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, al no cumplir plenamente, en el momento de su adhesión, el Acuerdo sobre las MIC, sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo, al no eliminar las prescripciones de contenido nacional y al no dejar de hacer cumplir las disposiciones de los contratos que imponen requisitos de ese tipo;
- c) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 al imponer umbrales determinados con respecto a las partes importadas de un vehículo montado por encima de los cuales se aplica una carga adicional sobre cada parte importada incluida en el vehículo. Además, como parte de las medidas, China también impone prescripciones administrativas adicionales a los importadores y fabricantes que no cumplan el umbral exigido con respecto al contenido nacional. De ese modo, China no ha concedido a los productos del territorio de las Comunidades Europeas importados en el territorio de China un trato no menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior;
- d) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 al aplicar a los productos del territorio de otros Miembros importados en el territorio de China, directa o indirectamente, impuestos interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares. China también ha aplicado impuestos interiores u otras cargas interiores a los productos importados o nacionales, en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1 del artículo III;
- e) el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 al establecer y mantener reglamentación cuantitativa interior sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos, que requiere, directa o indirectamente, que una cantidad o proporción determinada de un producto objeto de dicha reglamentación provenga de fuentes nacionales de producción. Además, China ha aplicado reglamentaciones cuantitativas interiores en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1 del artículo III; y
- f) las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, enumeradas en el Protocolo de Adhesión, en particular en el párrafo 2 de la sección 7 de su Parte I, al introducir medidas que son incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994, en particular el artículo III.

3.2 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de forma incompatible con las disposiciones siguientes:

- g) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 al no conceder al comercio de otro Miembro un trato no menos favorable que el previsto en la parte apropiada de la Lista correspondiente anexa al GATT de 1994. China tampoco ha eximido los productos de los territorios de otro Miembro, al ser importados en el territorio de China, de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de China. China no ha eximido dichos productos de todos los demás derechos o cargas de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta que excedan de los aplicados en la fecha de ese Acuerdo o de los que, como consecuencia directa y obligatoria de la legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente; y
- h) el párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC junto con el párrafo 2 del mismo artículo al conceder o mantener subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones.

3.3 Asimismo, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que recomiende, de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, que China retire sus subvenciones prohibidas en un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de adopción por el OSD de sus recomendaciones y resoluciones en la presente diferencia.¹⁵

B. ESTADOS UNIDOS

3.4 Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes¹⁶:

- a) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, al imponer una carga a las partes de automóviles importadas pero no a las partes de automóviles nacionales, y, al aplicar de otro modo cargas interiores de manera que se proteja la producción nacional;
- b) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, al tratar las partes de automóviles importadas de manera menos favorable que las partes de automóviles nacionales similares imponiendo cargas administrativas adicionales y otras cargas adicionales a los fabricantes que utilizan partes importadas por encima de umbrales especificados y afectar de este modo a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de partes de automóviles importadas en el mercado interior;
- c) el párrafo 1 del artículo 2 y los párrafos 1 a) y 2 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC, al prescribir que en China los fabricantes de vehículos automóviles compren o utilicen partes de automóviles nacionales para obtener ventajas tales como la de evitar las cargas administrativas y el pago de cargas adicionales y al imponer restricciones que en general restringen la importación por un fabricante de partes de automóviles utilizadas en su producción local o relacionadas con ésta;
- d) el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, al exigir que una cantidad o proporción determinada de las partes de automóviles montadas para formar un vehículo automóvil completo provenga de fuentes nacionales de producción, y al

¹⁵ Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 303.

¹⁶ Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, WT/DS340/8, y Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 128 y 129.

aplicar de otro modo reglamentaciones cuantitativas interiores de manera que se proteja la producción nacional;

- e) el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, al introducir medidas que no puede justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, concretamente con respecto a los artículos III y XI del GATT de 1994;
- f) el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo, al no cumplir el Acuerdo sobre las MIC y al mantener prescripciones de contenido nacional hechas efectivas mediante las medidas;
- g) los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, al eximir a las partes de automóviles nacionales de las cargas impuestas por las medidas, así como al eximir a las partes importadas de las cargas si el fabricante de vehículos automóviles emplea partes nacionales con preferencia a las importadas para ajustarse a los umbrales especificados; y

3.5 en tanto en cuanto las medidas imponen una carga a la importación de partes de automóviles o con motivo de ésta,

- h) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, al conceder a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en su Lista de concesiones y compromisos anexa al GATT de 1994 e imponer cargas que exceden de las fijadas en la Lista;
- i) el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, al identificar específicamente juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles y al fijar para ellos el arancel correspondiente a los vehículos completos; y
- j) el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994, al imponer prohibiciones o restricciones a la importación de partes de automóviles en forma distinta de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas.

3.6 Los Estados Unidos solicitan asimismo que el Grupo Especial formule las recomendaciones establecidas en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC.¹⁷

C. CANADÁ

3.7 El Canadá solicita al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes¹⁸:

- a) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, porque las medidas dan lugar a la imposición de cargas a las partes importadas en relación con su uso en el proceso de fabricación en China, mientras que esas cargas no se imponen a las partes de producción nacional. China también aplica impuestos u otras cargas interiores a los

¹⁷ Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 128.

¹⁸ Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Canadá, WT/DS342/8, y Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 159 y 160.

productos importados, en forma contraria a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo III;

- b) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, porque las medidas dan lugar a la concesión de un trato menos favorable a las partes importadas que a las partes nacionales. El trato menos favorable incluye los efectos de las cargas adicionales impuestas a las partes importadas, una reglamentación más gravosa al respecto y umbrales determinados para su uso;
- c) el párrafo 5 del artículo III (así como el párrafo 1 del mismo artículo) del GATT de 1994, porque las medidas constituyen una reglamentación cuantitativa interior que requiere proporciones determinadas de contenido nacional;
- d) el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 1 de la lista ilustrativa del Acuerdo, porque las medidas constituyen medidas que prescriben la compra o la utilización por las empresas nacionales de productos de origen nacional;
- e) el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, por conducto de medidas incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994, en particular su artículo III; y
- f) el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo y los párrafos 203 y 342 del informe del Grupo de Trabajo, mediante medidas que establecen y mantienen prescripciones de contenido nacional.

3.8 Subsidiariamente, el Canadá solicita al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes:

- g) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, porque las cargas impuestas a las partes importadas, si se caracterizan correctamente como aranceles, son superiores a las consignadas en la Lista de concesiones y compromisos de China y, por tanto, contrarias a los compromisos contraídos por China al adherirse a la OMC.

3.9 El Canadá también solicita al Grupo Especial que constate que las medidas de China anulan o menoscaban, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, las ventajas resultantes para el Canadá con respecto a los juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles. En particular, China ha anulado o menoscabado las ventajas relacionadas con los párrafos 93 y 342 del informe del Grupo de Trabajo, conjuntamente con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, al aplicar aranceles superiores al 10 por ciento sobre las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles.

3.10 Además, el Canadá solicita al Grupo Especial que recomiende a China que ponga sus medidas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, en particular suprimiendo los umbrales relativos al contenido nacional y eliminando la carga interior discriminatoria aplicada por encima de los compromisos consignados en su Lista.¹⁹

¹⁹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 160.

D. CHINA

3.11 China solicita lo siguiente²⁰:

- a) que el Grupo Especial rechace las alegaciones planteadas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá; y
- b) para el caso de que el Grupo Especial constate que uno o más aspectos de las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo II o el artículo III del GATT, China ha demostrado a título provisional que toda incompatibilidad entre las medidas impugnadas y las obligaciones que incumben a China en virtud del GATT está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX.

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1 Los argumentos presentados por las partes en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales se reflejan *infra*.²¹ Las respuestas de las partes a las preguntas y sus observaciones sobre las respuestas de las demás partes se reproducen en el anexo C.

A. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. Introducción

4.2 China, como Miembro de la OMC, se ha comprometido a cumplir las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre la OMC. Se ha comprometido a abrir sus mercados, entre otras cosas mediante la reducción de los aranceles aplicables a las partes de automóviles y la eliminación de sus requisitos de contenido nacional. A pesar de los compromisos asumidos en el proceso de adhesión a la OMC, China ha introducido medidas que imponen cargas interiores discriminatorias a las partes de automóviles importadas si los vehículos fabricados en China superan determinados umbrales máximos de partes de automóviles importadas. Las medidas incluyen también onerosas prescripciones en materia de registro, información y verificación que sólo se aplican a las partes de automóviles importadas. Las medidas hacen que las partes de automóviles importadas resulten más costosas y menos competitivas que las partes de automóviles nacionales similares, y en consecuencia fomentan la inversión en la fabricación de partes locales.

2. Las medidas

4.3 Las medidas figuran en tres documentos:

- Orden N° 8;
- Decreto N° 125; y
- Aviso N° 4.

4.4 La Orden N° 8 fue publicada el 21 de mayo de 2004 por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. El Decreto N° 125 y el Aviso N° 4, ambos en vigor desde el 1° de abril de 2005, aplican y administran la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil.

²⁰ Primera comunicación escrita de China, párrafos 214 y 215.

²¹ Los resúmenes de los argumentos de las partes se basan en los resúmenes presentados por éstas al Grupo Especial. Las notas que figuran en esta sección son las de las partes.

- a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros"

4.5 Si un modelo de vehículo se fabrica utilizando partes importadas que superan umbrales de cantidad o valor especificados, se considera que todas las partes importadas son "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" y se les impone una carga basada en el tipo aplicable a los vehículos enteros, normalmente el 25 por ciento del valor de las partes importadas. Las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se satisface cualquiera de los tres criterios siguientes (artículo 21 del Decreto N° 125):

- A partir del 1° de abril de 2005, cuando se importen juegos de piezas CKD o SKD completos para montar un vehículo.
- A partir del 1° de abril de 2005, si en la fabricación del vehículo se utiliza un número suficiente de conjuntos que se consideran importados. Las partes importadas se caracterizarán como vehículos completos si se "consideran importadas" las siguientes combinaciones de conjuntos:
 - los dos conjuntos principales (la carrocería y el motor del vehículo);
 - cualquiera de los dos conjuntos principales, así como tres o más de los demás conjuntos; o
 - cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.
- A partir del 1° de julio de 2006, cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo el 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en un vehículo. Sin embargo, este aspecto de las medidas fue suspendido por el Boletín Aduanero Conjunto N° 38, de fecha 5 de julio de 2006, hasta el 1° de julio de 2008.

4.6 Un conjunto se "considerará importado", y en consecuencia contará para los umbrales, si el precio total de las partes importadas representa como mínimo un 60 por ciento del precio total del conjunto, o si utiliza más de un número especificado de "partes fundamentales", o si está montado a partir de un conjunto completo de partes importadas (artículo 22 del Decreto N° 125).

4.7 Si el fabricante de vehículos produce un vehículo que utiliza partes importadas que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, estará obligado a pagar una carga sobre todas las partes importadas incorporadas para formar el vehículo (es decir, no sólo las partes importadas utilizadas en el conjunto que se considera importado). Esa carga generalmente es igual a un arancel del 10 por ciento sobre las partes de automóviles y un 15 por ciento adicional de carga interior. Las cargas impuestas por las medidas no se imponen en la frontera, sino en fecha posterior, tras la incorporación de las mercancías para fabricar los vehículos y, como se describe más arriba, en función del uso que se dé a las partes en China.

- b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza cualesquiera partes importadas

4.8 Todo uso de partes importadas en la fabricación de un vehículo someterá al fabricante al oneroso régimen administrativo establecido por las medidas. Las prescripciones administrativas no son aplicables a los fabricantes de vehículos que sólo utilizan partes nacionales. Esto puede dar lugar a demoras significativas en la recepción y utilización de partes de automóviles importadas, y afecta a

la capacidad de los fabricantes para obtener partes importadas no incluidas en un plan registrado para un vehículo.

4.9 Las obligaciones administrativas requieren que los fabricantes de vehículos que utilicen partes importadas, entre otras cosas:

- a) realicen una autoevaluación de los modelos de vehículos propuestos para determinar si la cantidad o el valor de las partes importadas que hayan de utilizarse en la fabricación del vehículo hacen que esas partes se caractericen como vehículos completos;
- b) presenten a los servicios de aduanas documentos en los que figuren la cantidad y el valor de las partes importadas efectivamente utilizadas en la fabricación de un modelo de vehículo;
- c) soliciten y se sometan a una verificación de su autoevaluación por los servicios de aduanas (si las partes importadas no se caracterizan como vehículos completos) o de la primera serie de vehículos producida (si las partes importadas se caracterizan como vehículos completos);
- d) antes de importar, proporcionen a la oficina aduanera del distrito a cargo de la zona donde el fabricante está ubicado una garantía general del pago de derechos cuando un modelo de vehículo utilice partes caracterizadas como vehículos completos.

4.10 Otra carga administrativa impuesta con arreglo a los términos de las medidas se debe a que se considera que las partes importadas están "en régimen de depósito". Hasta la fecha, esa consideración es una ficción. Por el momento las partes de automóviles importadas no han estado sujetas a requisitos de depósito en China, y se utilizan libremente en las instalaciones de fabricación de los fabricantes de vehículos y partes. Sin embargo, si esa norma se aplicara añadiría una complicación sustancial (como el mantenimiento de registros especiales, las restricciones a la entrada y salida, incluidos pases especiales para el personal, la aprobación de los servicios de aduanas para sacar partes de las zonas bajo control aduanero ...).

4.11 Las medidas imponen también prescripciones administrativas específicas cuando en el vehículo se hacen modificaciones utilizando partes importadas en lugar de partes nacionales. Esto supone desde la obligación de informar a los servicios de aduanas cuando se instalan en el modelo de vehículo partes opcionales importadas hasta la repetición de todos los trámites administrativos para registrar e importar las partes. Eso tiene por efecto una limitación de la capacidad de los fabricantes de vehículos para obtener libremente partes de automóviles importadas.

4.12 Las medidas obligan también a los fabricantes a rastrear la cadena de abastecimiento para determinar si conjuntos específicos y partes fundamentales han de tratarse como importados a efectos de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes de partes y los proveedores que utilizan partes importadas tienen que mantener registros de la cantidad, el tipo y el costo de las partes importadas utilizadas en cualesquiera partes incorporadas para fabricar un vehículo. Los fabricantes y proveedores de partes lo hacen para cumplir sus obligaciones contractuales con los fabricantes de vehículos y garantizarles que se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas.

c) Repercusión de las medidas

4.13 El efecto global de las medidas es una discriminación contra las partes de automóviles importadas, debido al fomento de la utilización de partes nacionales en la fabricación de vehículos y partes de automóviles en China. Dada la sensibilidad a los precios del mercado chino, los fabricantes de vehículos y partes de automóviles se verían "excluidos en razón de sus precios" del mercado chino si transfirieran a sus clientes la carga interior adicional del 15 por ciento, y sufrirían pérdidas si absorbieran ellos mismos el costo. Como consecuencia de ello, los fabricantes se ven obligados a respetar los umbrales de contenido nacional establecidos por las medidas. Esto contribuye también a devaluar las inversiones de los fabricantes extranjeros de vehículos y partes de automóviles, que habían invertido en China contando con que podrían importar partes de automóviles al tipo del 10 por ciento consolidado por China en su Lista de concesiones.

3. Argumento jurídico

a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión en relación con el Acuerdo sobre las MIC

4.14 Las Comunidades Europeas consideran que las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*, en conjunción con los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa.

4.15 Las medidas son "medidas en materia de inversiones" porque tienen por objetivo fomentar el desarrollo de una capacidad local de fabricación de vehículos automóviles acabados y partes para vehículos automóviles en China. Inherente a ese objetivo es que esas medidas necesariamente tienen efectos significativos sobre las inversiones en esos sectores. La estrategia en materia de inversiones de los fabricantes de vehículos y partes, tanto locales como extranjeros, depende totalmente de las restricciones establecidas por esas medidas.

4.16 Las medidas están "relacionadas con el comercio" porque se aplican únicamente a las partes importadas y sólo guardan relación con ellas. Además, las prescripciones de contenido nacional están necesariamente "relacionadas con el comercio" porque, por definición, siempre favorecen el uso de productos nacionales con preferencia a los importados, por lo que afectan al comercio.

4.17 Las medidas están claramente comprendidas en el ámbito de aplicación de los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC, ya que i) obligan a respetar umbrales de contenido nacional para obtener una serie de ventajas (cargas menores y ventajas en materia de procedimiento) y ii) las prescripciones en materia de contenido nacional tienen, por definición, efectos importantes en la importación de productos utilizados en la producción local o relacionados con ella.

4.18 Dado que China, en su Protocolo de Adhesión, se ha comprometido específicamente a cumplir el Acuerdo sobre las MIC, las medidas son también incompatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del *Acuerdo sobre la OMC*, tal como se establece en el Protocolo de Adhesión (párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I y párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo, en conjunción con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I y el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo).

b) La infracción del artículo III del GATT de 1994 y del Protocolo de Adhesión de China en relación con el artículo III del GATT de 1994

4.19 Lo que activa la aplicación de las medidas es el proceso de fabricación efectivo que tiene lugar en China. Por consiguiente, las medidas son medidas "interiores". De hecho, la carga interior

sólo se impone si el contenido nacional es insuficiente una vez que las partes importadas han sido montadas y utilizadas en la fabricación de un vehículo completo.

i) Párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.20 Las medidas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 porque concurren los tres elementos necesarios para una constatación de incompatibilidad establecidos en esa disposición.

4.21 Las partes de automóviles importadas y nacionales son "productos similares", porque las propias medidas tratan como "similares" las partes nacionales y las importadas. La única distinción se basa en el origen de los productos.

4.22 Las medidas constituyen "leye[s], reglamento[s] o prescripci[ones] que afect[an] a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de los productos similares importados, ya que imponen normas de procedimiento y administrativas muy estrictas y posiblemente una carga interior del 15 por ciento, por lo que modifican desfavorablemente las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados en el mercado interior.

4.23 Por último, se otorga a las partes y componentes de automóviles importadas un trato "menos favorable" que el concedido a productos nacionales similares, ya que los fabricantes de automóviles no pueden comprar libremente partes importadas que superen una determinada proporción sin sufrir graves consecuencias. Esas consecuencias consisten en una carga adicional y en la obligación de cumplir requisitos de procedimiento adicionales.

ii) Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994

4.24 Las medidas infringen también lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III. Las partes de automóviles nacionales e importadas son "productos similares", porque las medidas sólo se aplican a las partes de automóviles importadas, y no a las nacionales. Las partes de automóviles importadas idénticas en todos sus aspectos, salvo el origen, a las partes de automóviles nacionales estarán -en función de la cantidad de contenido nacional en el vehículo montado- sujetas a cargas interiores. Dado que esas cargas interiores no se aplican a las partes de automóviles nacionales, las aplicadas a las partes de automóviles importadas son, necesariamente, "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

4.25 Subsidiariamente, las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III en conjunción con la Nota pertinente. Dado que las medidas discriminan entre partes de automóviles sobre la base de su origen, las partes de automóviles importadas y las nacionales son necesariamente "directamente competidor[as] o ... sustitui[bles]". No están "sujet[as] a un impuesto similar", ya que las cargas interiores sólo se imponen a las partes de automóviles importadas. La aplicación de las medidas con fines de protección, en el sentido del párrafo 1 del artículo III, se desprende del hecho de que la diferencia de cargas es significativamente superior al nivel *de minimis*, de la estructura discriminatoria de las medidas y de su finalidad declarada, que es proteger la producción nacional.

iii) Párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.26 Las medidas infringen además lo dispuesto en la primera frase del párrafo 5 del artículo III. En primer lugar, constituyen una "reglamentación interior", ya que son normas imperativas de las

autoridades chinas sobre el trato administrativo y fiscal de las partes de automóviles importadas. En segundo lugar, constituyen una reglamentación "cuantitativa ... sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", porque afectan a las cantidades y las proporciones de partes de automóviles nacionales importadas en vehículos montados y en sus conjuntos. Las medidas establecen cantidades y proporciones máximas de partes de automóviles importadas que no se deberán sobrepasar cuando se utilicen para montar vehículos. En tercer lugar, las medidas "requier[en], directa o indirectamente, que una cantidad o proporción determinada de un producto objeto de dicha reglamentación provenga de fuentes nacionales de producción". Si los fabricantes de vehículos no utilizan partes nacionales suficientes para no superar los umbrales máximos de partes importadas establecidos en las medidas, todas las partes importadas montadas en ese vehículo se clasifican como "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos", y se les imponen cargas con arreglo al tipo del derecho aplicable a los vehículos completos.

4.27 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas demuestran que las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 5 del artículo III porque se aplican "de manera que se proteja la producción nacional". Los factores arriba citados que indican que la aplicación tiene una finalidad de protección, en el sentido de la segunda frase del párrafo 2 del artículo III, también llevan a concluir que las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 5 del artículo III.

iv) *El Protocolo de Adhesión*

4.28 Como se demuestra más arriba, las medidas son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, y China, en su Protocolo de Adhesión, se ha comprometido a aplicar, entre otras disposiciones, el artículo III sin introducir, reintroducir o aplicar medidas no arancelarias que no puedan justificarse al amparo del Acuerdo sobre la OMC. Al adoptar las medidas, China ha introducido medidas no arancelarias que no pueden justificarse al amparo de las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. Es evidente que China no puede aplicar el artículo III del GATT de 1994 introduciendo medidas que son incompatibles con esa disposición sin incumplir los compromisos que ha contraído a tenor de los términos de su adhesión a la OMC. Por consiguiente, China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, tal como se establecen en el Protocolo de Adhesión (párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I).

c) Apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994

4.29 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas consideran que las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994. En virtud del artículo II, China se ha comprometido a conceder a las importaciones un trato no menos favorable que el previsto en su Lista. En particular, no deberán aplicarse derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los tipos consolidados en la Lista de China.

4.30 Hay cuatro categorías generales distintas de productos de la industria del automóvil pertinentes en este caso con arreglo a la nomenclatura del arancel de China, a saber:

1. vehículos completos (partidas 87.01 a 87.05, de las que las partidas 87.02 a 87.04 son las más pertinentes a la luz del alcance de las medidas) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 25 por ciento-;
2. productos intermedios como la carrocería y el chasis con motor incorporado (una combinación de elementos y/o partes del vehículo instalados y/o montados

juntos sin que constituyan vehículos completos (partidas 87.06, 87.07)) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento-;

3. partes y accesorios del Capítulo 87 (partida 87.08) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento o menos-;
4. partes y accesorios de vehículos automóviles no clasificados en el Capítulo 87 (neumáticos, motores, acumuladores) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento o menos-.

4.31 El arancel de China contiene líneas arancelarias separadas para los vehículos automóviles completos, por un lado, y las partes y accesorios de esos vehículos automóviles, por otro. Sin embargo, las medidas no son compatibles con esas líneas arancelarias y los tipos del derecho consolidados fijados en la Lista de China.

4.32 Con arreglo a las medidas, determinadas partes de vehículos automóviles se clasifican (o se "consideran") como vehículos completos o enteros, y se les imponen los derechos correspondientes. Ya sobre la base del sentido corriente de los términos vehículos automóviles "enteros" o "completos", en comparación con las "partes" de vehículos automóviles, ello constituye no sólo un error manifiesto sino una contradicción en los propios términos.

4.33 Aunque el sentido corriente de la expresión "vehículos automóviles enteros o completos", comparada con "partes" de esos vehículos se examine en su contexto, nada justifica la opinión de que las partes o determinadas partes de vehículos automóviles puedan clasificarse en las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos. En particular, las medidas clasifican partes de productos como productos completos en un contexto en el que el arancel de China establece una clara separación entre los productos y sus partes:

- se considera que un "chasis equipado con su motor" es un "vehículo entero", sujeto al tipo del derecho del 25 por ciento generalmente aplicable a los vehículos completos, a pesar de la partida específica (87.06) y el tipo del derecho consolidado definitivo de normalmente un 10 por ciento;
- se considera que la carrocería y el motor del vehículo importado son un "vehículo entero", sujeto al tipo del derecho del 25 por ciento generalmente aplicable a los vehículos completos, a pesar de las partidas específicas (87.07, 84.07 y 84.08) y el tipo del derecho consolidado final de generalmente un 10 por ciento o menos;
- se impone a los juegos de piezas SKD y CKD el arancel aplicable a los vehículos completos, en lugar del arancel inferior aplicable a las partes y componentes de automóviles pertinentes;
- las partes importadas, en cualquier configuración aleatoria, se clasifican como vehículos completos o enteros siempre que su precio total llegue como mínimo al 60 por ciento del precio del vehículo completo.

4.34 Las medidas también generan no poca incertidumbre por lo que respecta a cuándo se "considera" que una parte es el producto completo y queda sujeta a un arancel mucho más elevado. Por tanto, las medidas menoscaban fundamentalmente el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT, a saber, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base

de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".

d) Artículo 3 del Acuerdo SMC

4.35 Si el Grupo Especial constatará que las medidas adoptadas por China son cargas en frontera y, en segundo lugar, que China tiene derecho a otorgar a las importaciones de partes de automóviles el trato previsto para los vehículos en su Lista, *quod non*, las medidas constituirían en cualquier caso una subvención prohibida en el sentido de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.36 En primer lugar, las medidas constituyen una contribución financiera en cuanto que "se condonan o no se recaudan ingresos públicos que en otro caso se percibirían" (párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC). El punto de referencia adecuado para la comparación son los ingresos que China obtiene mediante la aplicación de derechos a las importaciones de partes de automóviles que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. China ha establecido un tipo del derecho que normalmente se cifra en un 25 por ciento del valor de las partes. Si no se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas por las medidas, las importaciones de partes de automóviles quedarían sujetas al pago de ese derecho. Si, por otro lado, las importaciones satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional, China ha renunciado a un derecho a recaudar ingresos que "en otro caso" habría percibido. Al aplicar a esta segunda categoría de importaciones de partes derechos que normalmente sólo son de un 10 por ciento, China ha hecho caso omiso del punto de referencia normativo que estableció para la primera categoría de importaciones de partes, por lo cual ha condonado "ingresos públicos que en otro caso se percibirían".

4.37 En segundo lugar, las medidas otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los fabricantes de vehículos que satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas están, desde un punto de vista financiero, en "mejor situación" que quienes no las satisfacen. No tienen que pagar los derechos de importación más elevados aplicables a las partes, normalmente del 25 por ciento, y en lugar de ello sólo se les cobra un 10 por ciento.

4.38 En tercer lugar, las medidas están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El beneficio del tipo del derecho más bajo de generalmente un 10 por ciento sólo se concede si los fabricantes de vehículos satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas. Por consiguiente, éstas se consideran específicas en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

B. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS

1. Introducción

4.39 China ha adoptado medidas que favorecen a las partes de automóviles nacionales con preferencia a las importadas, a fin de proteger la producción nacional de partes de automóviles. Esas medidas incluyen una carga interior del 25 por ciento que China impone a las partes de automóviles importadas, sin que se imponga una carga comparable a las partes de automóviles nacionales. Las medidas disponen que la carga sólo se aplicará si los automóviles producidos en el país contienen una cantidad (en volumen o en valor) de partes de automóviles importadas que exceda de umbrales especificados. Las medidas incluyen además amplias prescripciones en materia de registro,

presentación de informes y verificación que sólo son aplicables si los fabricantes de automóviles nacionales utilizan partes de automóviles importadas.

4.40 Esas medidas son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren, directa o indirectamente, que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III).

4.41 Antes de realizar un análisis fáctico y jurídico detallado, los Estados Unidos se permiten hacer hincapié en los dos puntos siguientes. En primer lugar, las medidas están sujetas al artículo III, aunque China las haya clasificado como "derechos de aduana". Las medidas de China no se aplican en la frontera; son, antes bien, medidas interiores que aplican cargas y prescripciones de procedimiento sobre la base de detalles específicos de los procesos de fabricación de automóviles que se desarrollan dentro de China. Lo que determina si una obligación establecida por un Acuerdo abarcado es aplicable no es la manera en que el Miembro clasifica su medida; lo que importa es el contenido de la medida. De otro modo, las obligaciones básicas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III del GATT de 1994 quedarían privadas de todo contenido. En segundo lugar, aunque la aplicación detallada de las medidas aplicables a las partes de automóviles establecidas por China conlleva una considerable complejidad, el análisis de esas medidas en el marco del artículo III no es ni ambiguo ni complejo. Antes bien, a pesar de la complejidad del sistema de China aplicable a las partes de automóviles, los resultados en el marco del texto del artículo III, como ponen de manifiesto anteriores informes de grupos especiales del GATT y la OMC y del Órgano de Apelación, son evidentes: las medidas adoptadas por China son incompatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III.

2. Argumento

a) Las disciplinas del artículo III del GATT de 1994 son aplicables a las medidas

4.42 El artículo III del GATT de 1994 estipula que "los impuestos y otras cargas interiores ... que afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de productos en el mercado interior" no deberán aplicarse de manera que se proteja la producción nacional. La Orden N° 8, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 de China, conjuntamente, establecen cargas interiores y procedimientos onerosos que sólo se aplican a las mercancías extranjeras y que desde luego protegen la producción nacional.

4.43 Aunque China clasifica la carga del 25 por ciento como un "derecho de importación", la denominación asignada a la carga no es determinante para decidir si se trata de una carga interior -y por tanto sujeta a las disciplinas del artículo III- o un derecho de importación, sujeto a las consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II del GATT de 1994. Antes bien, es necesario examinar si la carga se basa en el uso y/o la venta del producto en el mercado interior, o si la carga es en lugar de ello una medida en frontera. En la presente diferencia, las medidas adoptadas por China se aplican después de la importación del producto, por lo que no puede considerarse que son medidas en frontera.

4.44 La distinción entre las cargas interiores y los derechos de aduana ya fue objeto de la atención de grupos especiales en el marco del GATT de 1947. En uno de los primeros informes, *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial examinó si una carga en particular debía tratarse como una "carga interior" comprendida en el ámbito del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o como una "carga de importación" comprendida en el ámbito del artículo II. Bélgica imponía la carga en cuestión a los bienes importados adquiridos por órganos públicos cuando esos bienes eran originarios de un país cuyo sistema de subsidios familiares no cumplía determinados requisitos. El Grupo Especial concluyó que como la carga a) "sólo se aplicaba a productos comprados por órganos públicos para su propio uso y no a las importaciones como tales" y b) "la percepción tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando el órgano público interesado abonaba el precio de compra", la carga constituía una carga interior. En otras palabras, como la carga dependía del uso interno del producto, no podía considerarse que era una carga en frontera.

4.45 La cuestión se abordó de nuevo en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. En esa diferencia, el Grupo Especial del GATT de 1947 examinó si cargas impuestas supuestamente para impedir la elusión del pago de derechos antidumping debían analizarse como derechos de aduana o como cargas interiores. Al formular su determinación, el Grupo Especial se centró en "el hecho de que el adeudo [de la carga] se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno". El Grupo Especial observó que los derechos se percibían sobre los productos acabados y montados o producidos en la CEE, y no se aplicaban "por el hecho de que el producto sea importado, ni en el momento o en el lugar de su importación". Por consiguiente, el Grupo Especial concluyó que las cargas de la CEE constituían "cargas interiores" en el sentido del artículo III.

4.46 Al igual que en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, las medidas adoptadas por China objeto de la presente diferencia son medidas interiores, no medidas en frontera. China no impone las cargas en el momento de entrada de las partes en China ni como condición de esa entrada. De hecho, las medidas en litigio no imponen cargas a todas las partes importadas, sino sólo a las utilizadas por los fabricantes para montar vehículos nuevos que superen los umbrales establecidos por el Decreto N° 125.

4.47 En lugar de ser medidas en frontera, las adoptadas por China objeto de esta diferencia son medidas interiores cuya aplicación depende de los detalles de las operaciones de manufactura que tienen lugar dentro de China. Llevan a esa conclusión todos los factores siguientes:

- La determinación de si las partes importadas constituyen "características de un automóvil completo" tiene lugar en el momento en que las partes se utilizan en el proceso de montaje, y no en el momento en que las partes entran en el territorio al que atañe la Lista de China.
- Con arreglo a las medidas, para determinar si la carga del 25 por ciento es aplicable se combinan todas las partes de un vehículo completado, con independencia del lugar donde esas partes tienen su origen o de cuándo y dónde entraron en el territorio de China, o de quién las importó. Aunque una parte haya sido importada por un proveedor, e incluso si el proveedor ya ha pagado derechos y gravámenes aduaneros, la parte se agrupa con las partes importadas por el propio fabricante al hacer la determinación.
- La carga del 25 por ciento no se impone al importador, sino al fabricante -con independencia de que el fabricante sea o no en realidad el importador de la parte de que se trate-.

- La verificación oficial de las autoridades chinas tiene lugar en las instalaciones del fabricante, no en la frontera. Además, esa determinación no es hecha por la aduana china, con arreglo a los procedimientos aduaneros normales, sino por un órgano administrativo especial, de conformidad con medidas elaboradas por organismos con funciones de política industrial.

4.48 En resumen, las medidas no se centran en la importación, sino en el uso interno de las partes importadas para la fabricación de automóviles nuevos. Por consiguiente, las medidas adoptadas por China son interiores, y están sujetas a las disciplinas del artículo III del GATT de 1994.

b) Las cargas son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III

4.49 Las cargas impuestas en virtud de las medidas adoptadas por China son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Como confirmó el Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas*, la determinación de la incompatibilidad de una carga interior con la primera frase del párrafo 2 del artículo III conlleva un doble proceso: en primer lugar, los productos importados y los productos nacionales en cuestión deben ser "similares". En segundo lugar, la carga interior aplicada a los productos importados deberá ser "superior" a la aplicada a los productos nacionales similares. "Si los productos importados y los nacionales son 'productos similares', y si las cargas aplicadas a los productos importados son 'superiores' a las aplicadas a los productos nacionales similares, la medida será incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III."

i) *Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares*

4.50 Cuando el número o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales especificados, las medidas imponen una carga interior del 25 por ciento a todas las partes importadas que haya en el vehículo. Esa carga interior se aplica únicamente a las partes de origen extranjero -las partes nacionales están exentas-

4.51 Cuando un Miembro de la OMC traza una distinción basada en el origen por lo que respecta a las cargas interiores, una determinación caso por caso de la "similitud" entre el producto extranjero y el nacional es innecesaria. Por tanto, en esta diferencia ya se ha satisfecho el requisito de que se establezca que los productos son "productos similares".

ii) *Las partes de automóviles importadas se gravan más que las partes de automóviles nacionales*

4.52 Cuando el número o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales establecidos en las medidas, éstas imponen una carga interior a todas las partes importadas que hay en el vehículo. Las partes nacionales están exentas. Esta tributación diferenciada de las partes de automóviles importadas y las nacionales infringe el párrafo 2 del artículo III. Es más, cualquier aplicación a los productos importados de impuestos superiores a los aplicados a productos nacionales similares, con independencia de su cuantía, es suficiente para que una carga sea incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III.

- c) Las cargas y los requisitos en materia de presentación de informes aplicados al uso de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.53 Al examinar una alegación al amparo del párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados necesarios para establecer una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de los productos similares importados y nacionales en el mercado interior; y 3) el producto importado recibe un trato menos favorable que el concedido al producto similar nacional.

- i) *Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares*

4.54 Al igual que en el análisis *supra* en el marco del párrafo 2 del artículo III, la determinación de los "productos similares" a los efectos del párrafo 4 del artículo III tiene lugar cuando las medidas en litigio hacen distinciones entre los productos únicamente sobre la base de su origen. Como se indica más arriba, las medidas de China en litigio aplican la carga interior, así como los onerosos requisitos administrativos a los fabricantes de automóviles, únicamente como consecuencia de una distinción basada en el origen. Por consiguiente, las partes de automóviles extranjeras y nacionales satisfacen la prescripción relativa a los "productos similares" del párrafo 4 del artículo III.

- ii) *Las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes son leyes o reglamentos que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas*

4.55 El segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III es que las medidas "afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución ... o el uso en el mercado interior" de los productos similares. El Órgano de Apelación ha observado que debe interpretarse que el término "afecte" en el párrafo 4 del artículo III tiene un "amplio campo de aplicación". Además, los Grupos Especiales encargados de los asuntos *CE - Banano III* e *India - Automóviles* concluyeron que la palabra "afecte" abarca más que las medidas que regulan o rigen directamente la venta de productos similares nacionales e importados. De hecho, el término "afecte" era lo bastante amplio para abarcar medidas que pudieran "modificar adversamente las condiciones de competencia entre productos nacionales y los importados". En el asunto *India - Automóviles*, el Grupo Especial constató que una medida "afectaba" a la venta, la oferta para la venta, la compra o el uso en el mercado interior de un producto importado porque ofrecía un incentivo para comprar productos locales. En el asunto *Canadá - Exportaciones de trigo*, el Grupo Especial constató que una medida canadiense "afectaba" a la distribución de productos similares en el mercado interior porque creaba un desincentivo para aceptar y distribuir grano importado.

4.56 En el presente caso, la Orden N° 8, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 de China actúan conjuntamente para crear un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales. Al establecer un sistema que 1) impone una carga interior igual al 25 por ciento del valor total de las partes importadas utilizadas en el automóvil, y 2) impone onerosas prescripciones administrativas y de registro cuando se alcanza un cierto umbral de partes importadas en la fabricación de vehículos, China ha creado un desincentivo para comprar, usar y distribuir partes de automóviles importadas. En consecuencia, las medidas en litigio "afectan" a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas.

iii) *Al establecer umbrales para el uso de partes de automóviles importadas que activan la aplicación de cargas interiores adicionales y de prescripciones de procedimiento onerosas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales*

4.57 El último elemento para determinar si existe una infracción del párrafo 4 del artículo III requiere una evaluación de si las medidas otorgan a los productos importados un trato menos favorable que el concedido a los productos nacionales. Otros grupos especiales han constatado que las medidas satisfacen ese elemento del análisis si imponen a los productos extranjeros requisitos que no se imponen a los productos nacionales; si crean un incentivo para comprar y utilizar productos nacionales o un desincentivo para utilizar productos importados; o si "afecta negativamente a la igualdad de oportunidades de competencia de los productos importados y los productos nacionales similares". De manera análoga, en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21)* el Órgano de Apelación observó que una medida podía ser incompatible con el párrafo 4 del artículo III incluso si el trato desfavorable no se producía en todos los casos.

4.58 En el presente caso las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que el concedido a las partes nacionales creando condiciones de competencia distintas para las partes, de manera que se protegen los productos nacionales. Esto se hace de dos maneras.

4.59 Por lo que respecta a la primera, es decir, mediante la aplicación de la carga adicional, considérese lo siguiente: cuando un fabricante monta un vehículo, puede optar por incluir ya sea una parte importada o, si dispone de ella, una parte nacional. Como se explica más arriba, las medidas establecen umbrales (es decir, lo que constituye las "características de un automóvil completo") para el número de partes importadas que pueden incluirse en un vehículo acabado; si ese umbral se supera, se impone a todas y cada una de las partes importadas incluidas en el vehículo una carga igual al 25 por ciento del valor de cada parte importada (en lugar del derecho de importación aplicable a la parte importada). Por consiguiente, las medidas modifican las condiciones de competencia creando un incentivo importante para utilizar partes nacionales con preferencia a las importadas.

4.60 El segundo método por el que las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que a las nacionales es mediante la imposición de onerosas prescripciones administrativas en materia de presentación de informes a cualquier fabricante que opte por utilizar partes de automóviles importadas al fabricar un automóvil en China. Esas prescripciones crean también condiciones de competencia distintas para las partes importadas, de manera que se protegen los productos nacionales.

4.61 El Decreto N° 125 obliga a los fabricantes a realizar una "autoevaluación" para determinar el número de partes importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo determinado. Para realizar esa autoevaluación, el fabricante tiene que catalogar todas las partes de cada modelo que fabrica, determinar si con arreglo a las medidas las partes son extranjeras o nacionales, y calcular los umbrales para cada sistema de conjuntos y el precio global porcentual de las partes importadas utilizadas en el modelo. Si esa evaluación lleva a determinar que las partes importadas utilizadas tienen las "características de un automóvil completo", con arreglo a la definición del Decreto, el fabricante deberá registrar el modelo de vehículo en la CGA. Nada de ello es necesario si el fabricante sólo utiliza partes de automóviles nacionales.

4.62 Para registrar el modelo de vehículo en la CGA, el fabricante deberá aportar la siguiente información:

- una descripción del fabricante;

- el plan de producción anual del modelo de vehículo;
- una lista de todos los proveedores nacionales y extranjeros; y
- una lista detallada de todas las partes importadas y nacionales utilizadas en el modelo que se registra.

4.63 Después, esa información tiene que actualizarse constantemente en función de los cambios en la procedencia y los precios relativos de diversas partes de cada modelo de automóvil, así como de los cambios en automóviles específicos (por ejemplo, si se instalan partes importadas opcionales en un vehículo específico).

4.64 Además, si se utilizan partes importadas, el sistema especial de pago de las cargas interiores establecido por China requiere que esas partes -si entran en China por un puerto no administrado por la oficina de aduanas del distrito en el que está ubicado el fabricante- se "transfieran" a la oficina de aduanas del distrito, donde el fabricante está obligado a mantener una garantía financiera general en una cuantía no inferior a la cuantía total media de los derechos totales pagaderos por la empresa para la media de sus importaciones mensuales de partes y componentes. El fabricante está obligado a efectuar pagos cada mes, momento en el que se necesita la siguiente información: informe de verificación, cifras de producción total del mes anterior, y una lista de las partes y componentes utilizados el mes anterior por el fabricante para montar vehículos completados.

4.65 Si el fabricante utiliza partes importadas que no ha importado él mismo, estará obligado a mantener registros donde figuren el importador efectivo de que se trate y cualesquiera pruebas del pago de derechos e impuestos sobre el valor añadido.

4.66 Ninguna de esas onerosas prescripciones en materia de presentación de informes es aplicable a los fabricantes que opten por utilizar únicamente partes de automóviles nacionales para fabricar automóviles en China. Esas prescripciones administrativas, por consiguiente, crean condiciones de competencia distintas para las partes importadas, de manera que se protegen los productos nacionales. En suma, la imposición de cargas interiores y de onerosas prescripciones de procedimiento a los fabricantes que utilizan partes importadas en lugar de partes nacionales tiene como resultado una infracción del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

d) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC

4.67 Las medidas de China son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. En primer lugar, esas medidas están comprendidas entre los tipos de medidas abarcados por la lista ilustrativa que figura en el Anexo del Acuerdo sobre las MIC. Las medidas de China en litigio otorgan una ventaja, a saber, una exención del pago de la carga interior y la satisfacción de las onerosas prescripciones administrativas conexas, a los fabricantes de automóviles que decidan comprar o utilizar partes de automóviles nacionales. Por consiguiente, las medidas requieren "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales" a fin de "obtener una ventaja"; están claramente comprendidas en la lista ilustrativa de medidas abarcadas por el Acuerdo sobre las MIC.

4.68 Además, con arreglo al artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, una MIC que sea incompatible con el artículo III del GATT de 1994 también es incompatible con el Acuerdo sobre las MIC. Como ya se ha determinado que las medidas son "medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio" en cuanto que están claramente comprendidas en la lista ilustrativa con arreglo al

párrafo 1 a) del Anexo del Acuerdo sobre las MIC, y también son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 4 del artículo III (como se indica más arriba), las medidas son por ello incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

e) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.69 Las medidas de China son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Las medidas de China en litigio imponen cargas interiores adicionales y prescripciones administrativas onerosas si, entre otras cosas, la cantidad de las partes y componentes importados utilizados por un fabricante de automóviles 1) supera límites especificados del número de sistemas de conjuntos importados, o 2) da lugar a que el precio total de las partes y componentes importados represente como mínimo el 60 por ciento del precio total de todas las partes y componentes en el vehículo acabado. Esas disposiciones, al expresarse en términos cuantitativos, son por su propia naturaleza "reglamentaciones cuantitativas". Además, dado que sus términos especifican cuantitativamente las cantidades de partes importadas que darían lugar a la aplicación de las cargas interiores y las prescripciones en materia de presentación de informes, las medidas son también reglamentaciones cuantitativas relacionadas con "la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", y requieren que una cantidad o proporción determinada de un automóvil provenga de fuentes nacionales, imponiéndose de lo contrario una sanción en forma de carga adicional. En cuanto tales, las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.

f) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión

4.70 En el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China se indica, entre otras cosas, que "para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la Agricultura, China eliminará las medidas no arancelarias que no pueda justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y no introducirá, reintroducirá ni aplicará medidas no arancelarias de este tipo". Por consiguiente, las medidas de China en litigio, al introducir medidas que son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y que, por tanto, no pueden justificarse al amparo de las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, infringen el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

g) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y con el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo

4.71 En el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China se indica, entre otras cosas, lo siguiente: "en el momento de su adhesión, China cumplirá el Acuerdo sobre las MIC sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo. China eliminará y dejará de aplicar las prescripciones ... de contenido nacional ... hechas efectivas mediante leyes, reglamentos y demás medidas". El párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo reitera esta obligación.

4.72 A la luz de la anterior afirmación de que las medidas de China son incompatibles con las obligaciones establecidas por el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, y habida cuenta de que las medidas efectivamente mantienen la prescripción de contenido nacional establecida inicialmente en la *Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil* de China, de 3 de julio de 1994, las medidas de China en litigio son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo.

h) Subsidiariamente, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

4.73 Como los Estados Unidos han explicado más arriba, las medidas de China en litigio son cargas interiores y otras prescripciones interiores, no medidas en frontera. Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que esas medidas tienen que analizarse en el marco de las obligaciones establecidas en el artículo III del GATT de 1994 (con las que son incompatibles).

4.74 En cualquier caso, las medidas de China, aunque se considerara que son medidas en frontera, serían incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

4.75 En primer lugar, si se considera que las medidas de China dan lugar a la imposición de derechos de aduana sujetos a las obligaciones establecidas en el artículo II, las medidas darían lugar a la imposición de derechos de aduana en una cuantía superior a la permitida por el artículo II. Con arreglo a la Lista de concesiones y compromisos de China, la mayoría de los vehículos automóviles están clasificados en las partidas 87.02 a 87.04, mientras que las partes y componentes de automóviles están clasificados en distintas partidas, entre ellas 84.07-84.09 (motores y partes de motores), 87.07 (carrocerías para vehículos automóviles), y 87.08 (partes y accesorios de vehículos automóviles). El tipo arancelario consolidado definitivo para vehículos completos es del 25 por ciento, y el tipo consolidado para partes y componentes de automóviles es del 10 por ciento (y, en algunos casos, incluso inferior). Por consiguiente, si se considera que las cargas del 25 por ciento establecidas por las medidas son derechos de aduana aplicables a las partes de automóviles, esas cargas infringirían la consolidación arancelaria de China (del 10 por ciento o inferior) para esas partes.

4.76 En segundo lugar, si se considera que las medidas de China son medidas en frontera y no medidas interiores sujetas al artículo III, la carga del 25 por ciento sobre los juegos de piezas CKD y SKD importados sería incompatible con los compromisos asumidos por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. El párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión prevé que el Protocolo, que comprende los compromisos mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, será parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. El párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo comprende el compromiso de China reproducido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Como consecuencia de ello, el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.

4.77 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 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.

4.78 Si se considera que las cargas impuestas por las medidas son aranceles, las medidas estarían en la práctica especificando una línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD que impone un arancel del 25 por ciento, y no un arancel del 10 por ciento, con arreglo a lo requerido en el informe del Grupo de Trabajo.

- i) Las medidas de China constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC

4.79 Las medidas de China imponen derechos adicionales y otras prescripciones sobre las partes de automóviles importadas, lo que incumple las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994. Desde otra perspectiva, también puede considerarse que esas cargas eximen a los fabricantes, si utilizan partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas, del pago de las que de otro modo tendrían que satisfacer. Desde esa perspectiva, las medidas constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.80 La reducción disponible si se utilizan partes nacionales es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. En primer lugar, y con arreglo al preámbulo del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, la reducción es una "contribución financiera" del Gobierno chino, ya que "se condonan o no se recaudan ingresos públicos que en otro caso se percibirían". Con arreglo a las medidas de China, por lo que respecta a las partes nacionales se dejan de recaudar ingresos públicos por la diferencia entre la carga general del 25 por ciento sobre las partes de automóviles y el derecho de aduana (10 por ciento o menos) aplicado a las partes importadas. De manera análoga, por lo que respecta a determinadas partes importadas, se dejan de recaudar ingresos públicos por la diferencia entre la carga general del 25 por ciento y el derecho de aduana (10 por ciento o menos) cuando se satisfacen los umbrales para utilizar partes nacionales en un vehículo acabado. En segundo lugar, esa contribución financiera representa un "beneficio ... otorgado", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el fabricante de automóviles puede retener la cantidad de dinero equivalente a la cantidad de ingresos públicos no recaudados.

4.81 El párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC especifica, a su vez, que se considerará que una subvención es "específica" si está comprendida en las disposiciones del artículo 3 del Acuerdo SMC, relativas a las subvenciones "prohibidas". Como se indica más abajo, las medidas de China están "prohibidas", por lo que se consideran "específicas" en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

4.82 Las medidas de China están "prohibidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 porque están "supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones". Las medidas de China están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados en cuanto que un fabricante de automóviles sólo tiene acceso a la subvención prevista por esas medidas cuando 1) la cantidad de las partes y componentes nacionales utilizados por el fabricante de automóviles supera umbrales especificados del número de sistemas de conjuntos nacionales o 2) la cantidad de partes y componentes nacionales utilizados por el fabricante de automóviles da lugar a que el precio total de las partes y componentes nacionales represente más del 40 por ciento del precio total de todas las partes y componentes incluidos en un vehículo acabado. En consecuencia, las medidas infringen los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, que disponen que ningún Miembro concederá ni mantendrá subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados.

4.83 Dado que las medidas de China equivalen a una subvención prohibida, son aplicables las disposiciones del párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC. Esas disposiciones estipulan que el Grupo Especial recomendará que el Miembro que concede la subvención la retire sin demora, especificando en su recomendación el plazo dentro del cual deberá retirarse.

C. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

1. Introducción y antecedentes

4.84 En 2005, China introdujo medidas incompatibles con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC y en virtud de su Protocolo de Adhesión imponiendo cargas interiores y prescripciones administrativas discriminatorias sobre las partes de automóviles importadas. Las cargas interiores establecidas por las medidas se aplican cuando se utilizan partes de automóviles importadas en la fabricación de un vehículo y las cantidades o valores de las partes importadas superan umbrales especificados. Las prescripciones administrativas son aplicables cuando se utilizan cualesquiera partes de automóviles importadas en la fabricación de vehículos. Ni las cargas interiores ni las prescripciones administrativas son aplicables a las partes nacionales.

4.85 Antes de su adhesión, China imponía a las partes de automóviles importadas cargas distintas sobre la base del contenido nacional de los vehículos a los que se incorporaran. Tal como se comprometió a hacer en su Protocolo de Adhesión, China eliminó esas cargas diferenciadas y redujo al 10 por ciento su tipo arancelario consolidado aplicable a la mayoría de las partes de automóviles, y al 25 por ciento el aplicable a la mayoría de los vehículos, el 1º de julio de 2006. China también acordó específicamente que el arancel impuesto a los juegos de piezas importados para formar vehículos (denominados juegos de piezas CKD o SKD) no sería superior al 10 por ciento.

2. Las medidas

4.86 Las medidas figuran en tres documentos:

- Orden N° 8;
- Decreto N° 125; y
- Aviso N° 4.

4.87 El Decreto N° 125 y el Aviso N° 4, ambos en vigor desde el 1º de abril de 2005, son instrumentos jurídicamente vinculantes destinados a aplicar y administrar la Orden N° 8.

a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros"

4.88 Si un modelo de vehículo se fabrica utilizando partes importadas que superan umbrales de cantidad o valor especificados, se considera que todas las partes importadas son "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" y se les impone una carga del 25 por ciento del valor de las partes importadas. Esa carga del 25 por ciento es igual a un arancel del 10 por ciento sobre las partes de automóviles y una carga interior adicional del 15 por ciento. Las cargas establecidas por las medidas no se perciben en la frontera, sino *después* de que las mercancías han entrado a libre circulación en el mercado chino y se han incorporado para fabricar vehículos. Las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se satisface cualquiera de los tres criterios siguientes:

- A partir del 1º de abril de 2005, cuando se importen juegos de piezas CKD o SKD completos para montar un vehículo.
- A partir del 1º de abril de 2005, si en la fabricación del vehículo se utiliza un número suficiente de conjuntos caracterizados como conjuntos importados. Las partes

importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se caracterizan como importadas las siguientes combinaciones de conjuntos:

- los dos conjuntos principales (la carrocería y el motor del vehículo);
 - cualquiera de los dos conjuntos principales, así como tres o más de los demás conjuntos; o
 - cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.
- A partir del 1° de julio de 2006, cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo el 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en un vehículo. Sin embargo, este aspecto de las medidas fue suspendido por el Boletín Aduanero Conjunto N° 38, de fecha 5 de julio de 2006, hasta el 1° de julio de 2008.

4.89 Un conjunto se considerará importado, y en consecuencia contará para los umbrales, si el valor de las partes importadas representa como mínimo un 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en el conjunto, o si utiliza más de un número especificado de "partes fundamentales".

4.90 Si el fabricante de vehículos produce un vehículo que utiliza partes importadas que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, estará obligado a pagar una carga sobre *todas* las partes importadas incorporadas para formar el vehículo (es decir, no sólo las partes importadas utilizadas en el conjunto caracterizado como importado).

b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza *cualesquiera* partes importadas

4.91 *Cualquier* uso de partes importadas en la fabricación de un vehículo someterá al fabricante al oneroso régimen administrativo establecido por las medidas. Las prescripciones administrativas no son aplicables a los fabricantes de vehículos que sólo utilizan partes nacionales. Esto puede dar lugar a demoras significativas en la recepción y utilización de partes de automóviles importadas, y afecta a la capacidad de los fabricantes para obtener partes importadas no incluidas en un plan registrado para un vehículo.

4.92 La prescripción administrativa obliga a cada fabricante de vehículos que utilice partes importadas, entre otras cosas, a:

- a) realizar una autoevaluación de los modelos de vehículos propuestos para determinar si la cantidad o el valor de las partes importadas que hayan de utilizarse en la fabricación del vehículo hacen que esas partes se caractericen como vehículos completos;
- b) proporcionar a la oficina de aduanas del distrito una garantía general del pago de derechos cuando un modelo de vehículo utilice partes que se caracterizan como vehículos completos;
- c) presentar a la oficina de aduanas documentos donde figuren la cantidad y el valor de las partes importadas efectivamente utilizadas en la fabricación de un modelo de vehículo. Esa comunicación deberá ser después revaluada por el Centro de Verificación del Gobierno chino, y se preparará un informe de verificación; y

d) pagar cargas interiores sobre la base del informe de verificación.

4.93 Otra carga administrativa impuesta con arreglo a los términos de las medidas es la consideración de que las partes importadas están "en régimen de depósito". No obstante, esa consideración es una ficción. Las partes de automóviles importadas no están sujetas a los requisitos de depósito de China, y se utilizan libremente en las instalaciones de fabricación de los fabricantes de vehículos y partes.

4.94 Las prescripciones administrativas dificultan la obtención de partes importadas no incluidas en un modelo de vehículo registrado en la CGA. Esos cambios pueden hacer necesaria la repetición de todos los trámites administrativos para registrar e importar partes. La consecuencia es una limitación de la capacidad de los fabricantes de vehículos para obtener libremente partes de automóviles importadas.

4.95 Las medidas obligan también a los fabricantes a rastrear la cadena de abastecimiento para determinar si conjuntos específicos y partes fundamentales han de tratarse como importados a efectos de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes de partes y los proveedores que utilizan partes importadas tienen que mantener registros de la cantidad, el tipo y el costo de las partes importadas utilizadas en cualesquiera partes incorporadas para fabricar un vehículo. Los fabricantes y proveedores de partes lo hacen para cumplir sus obligaciones contractuales con los fabricantes de vehículos y garantizarles que se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas.

c) Efectos de las medidas

4.96 El efecto global de las medidas es una discriminación contra las partes de automóviles importadas, debido al fomento de la utilización de partes nacionales en la fabricación de vehículos y partes de automóviles en China. Dada la sensibilidad a los precios del mercado chino, los fabricantes de vehículos y partes de automóviles se verían "excluidos en razón de sus precios" del mercado chino si transfirieran a sus clientes la carga interior adicional del 15 por ciento, y sufrirían pérdidas si absorbieran ellos mismos el costo. Como consecuencia de ello, los fabricantes se ven obligados a respetar los umbrales de contenido nacional establecidos por las medidas. Esto contribuye también a devaluar las inversiones de los fabricantes extranjeros de vehículos y partes de automóviles, que habían invertido en China contando con que podrían importar partes de automóviles al tipo del 10 por ciento consolidado por China en su Lista de concesiones.

3. Argumento jurídico

4.97 Las medidas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC, incluidos los términos de su Protocolo de Adhesión. Concretamente, las medidas dan lugar a las siguientes infracciones:

- de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión;
- del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión;
- del artículo II del GATT de 1994, y en consecuencia del párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión; y

- del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, con respecto, entre otras cosas, a los compromisos asumidos por China en virtud del párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo de Adhesión y los párrafos 93 y 342 del informe del Grupo de Trabajo.

a) China está obligada por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y el Protocolo de Adhesión de China

4.98 Con ocasión de su adhesión, China aceptó someterse a todas las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre la OMC y los Acuerdos abarcados y a todos los términos establecidos en su Protocolo de Adhesión. Esos términos incluyen los compromisos específicos que figuran en el informe del Grupo de Trabajo y los compromisos arancelarios consignados en su Lista.

b) Las medidas imponen cargas interiores al comercio interior en China

4.99 Las medidas regulan el comercio interior, no el proceso de importación. Están, por tanto, sujetas a las obligaciones relativas a las medidas interiores impuestas por el artículo III del GATT de 1994, no a las obligaciones relativas a las medidas en frontera establecidas en el artículo II del GATT de 1994.

4.100 Las cargas interiores y las cargas en frontera pueden distinguirse fácilmente. En primer lugar, los Miembros disponen de un mayor grado de flexibilidad para modificar los derechos y cargas interiores que para modificar los aranceles. Un Miembro de la OMC no está obligado a especificar las cargas interiores y, con sujeción a las restricciones establecidas en el artículo III del GATT de 1994 y en otras disposiciones, pueden aumentarse a voluntad. En cambio, todas las cargas en frontera, tanto los "derechos de aduana propiamente dichos" como "los demás derechos y cargas", tienen que limitarse a las registradas en la Lista de un Miembro para la partida arancelaria a la que se aplican. En segundo lugar, las cargas interiores se imponen sobre actividades que tienen lugar dentro del territorio de un Miembro en relación con el comercio interior normal de un producto, mientras que las cargas en frontera se imponen "en el momento o el lugar de la importación". Un Miembro no está libremente facultado para "considerar" que los productos importados no han entrado en su comercio interior. Autorizar otra cosa permitiría a los Miembros determinar subjetivamente, *ex post facto*, si los artículos II o III son aplicables a sus cargas.

4.101 China intenta desplazar hacia dentro la frontera considerando que determinadas partes importadas están "en régimen de depósito" mientras se están utilizando en la fabricación. Sin embargo, esa consideración es irrelevante: las medidas aplican cargas y prescripciones administrativas después de que las partes importadas han entrado en el comercio interior de China. En cuanto tales, las medidas deben caracterizarse debidamente como medidas interiores sujetas a las disciplinas del artículo III.

c) Las medidas incumplen las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del *Protocolo de Adhesión*

4.102 Con arreglo al párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión de China, ésta se compromete a eliminar y a no introducir medidas contrarias al artículo III del GATT de 1994. Por consiguiente, las infracciones por China del artículo III del GATT de 1994 expuestas *infra* constituyen también infracciones del Protocolo de Adhesión.

i) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994

4.103 Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 porque imponen a las partes de automóviles importadas una carga interior superior a la impuesta a partes nacionales similares. Una medida es incompatible con la primera frase cuando: 1) los productos importados y nacionales en cuestión son "productos similares"; y 2) los productos importados están sujetos a cargas interiores "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

4.104 La jurisprudencia de la OMC ha establecido que el origen no puede por sí solo diferenciar un producto importado de un producto nacional por lo demás similar. La única distinción que las medidas hacen entre las partes de automóviles nacionales e importadas se basa en el origen, y en consecuencia las partes son similares a los efectos del párrafo 2 del artículo III.

4.105 Además, *cualquier* tributación que sea "superior" a la impuesta al producto nacional similar es incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III. China ha impuesto una carga interior del 15 por ciento sobre las partes de automóviles importadas, y en consecuencia grava las partes de automóviles importadas en una cuantía "superior" a la aplicable a las partes nacionales similares.

4.106 En consecuencia, las medidas satisfacen las dos condiciones necesarias para demostrar una infracción de la primera frase del párrafo 2 del artículo III.

ii) Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.107 Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 al otorgar a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales. Para que una medida infrinja el párrafo 4 del artículo III deben concurrir tres elementos: 1) que haya productos importados que sean similares a los productos nacionales; 2) que la medida constituya una ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso en el mercado interior; y 3) que la medida otorgue a los productos importados un trato menos favorable al modificar las condiciones de competencia en el mercado pertinente, en detrimento de los productos importados.

4.108 En las presentes circunstancias, la única distinción entre las partes de automóviles importadas y las nacionales radica en su origen, que por sí solo no puede diferenciar un producto importado de un producto nacional por lo demás similar. En consecuencia, las partes de automóviles importadas y las nacionales son similares a los efectos del párrafo 4 del artículo III.

4.109 Las medidas constituyen "leyes, reglamentos y prescripciones" que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de partes de automóviles importadas. Esa condición es de amplia aplicación, e incluye tanto las obligaciones que una empresa "tiene que cumplir según la ley" como las que una empresa acepta voluntariamente para obtener una ventaja de un gobierno. Las medidas satisfacen este segundo elemento, ya que son jurídicamente vinculantes y afectan a las condiciones de competencia de las partes de automóviles importadas.

4.110 Las medidas modifican las condiciones de competencia, como requiere el tercer elemento, de dos maneras.

- a) Crean un incentivo económico para que los fabricantes utilicen partes nacionales. Si un fabricante supera el nivel de partes importadas especificado en las medidas, aunque sea en cantidad o valor nominales, quedará sujeto al pago de cargas

adicionales iguales al 15 por ciento del valor de todas las partes importadas que utilice.

- b) Un fabricante de vehículos que utilice *cualesquiera* partes de automóviles importadas estará sujeto a prescripciones administrativas onerosas. Con arreglo a las medidas, un fabricante de vehículos sólo puede evitar esas prescripciones administrativas si utiliza *exclusivamente* partes de automóviles nacionales.

4.111 Las medidas de China infringen el párrafo 4 del artículo III, ya que concurren los tres elementos.

iii) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.112 Las medidas son incompatibles con la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, porque requieren la utilización de partes de automóviles nacionales en cantidades o valores determinados. Para que se constate una infracción de la primera frase del párrafo 5 del artículo III, la medida deberá ser: 1) una reglamentación interior; 2) que sea cuantitativa, sobre la mezcla, la transformación o el uso de productos en cantidades determinadas; y 3) que requiera directa o indirectamente que los productos que se utilizan provengan de fuentes nacionales.

4.113 Las medidas constituyen "reglamentaciones interiores", ya que son jurídicamente vinculantes y regulan la conducta relativa a la compra, venta o utilización de partes de automóviles importadas en China.

4.114 Las medidas son cuantitativas y están relacionadas con el uso de partes de automóviles en cantidades determinadas. Las medidas son medidas "sobre" el uso de partes nacionales y son "cuantitativas", ya que especifican umbrales de cantidad y valor para el uso de partes nacionales. Por consiguiente, las medidas son medidas "sobre" el uso de partes de automóviles en cantidades determinadas.

4.115 Las medidas "requieren" el uso de partes de automóviles nacionales. Cuando una medida otorga ventajas supeditadas a la compra de una cantidad determinada de bienes de fuentes nacionales, esa medida "requiere" esa compra. Las medidas "requieren" que los fabricantes de vehículos respeten esos umbrales de contenido nacional, porque no hacerlo da lugar a la imposición de las cargas adicionales a todas las partes de automóviles importadas.

4.116 En resumen, las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III porque son reglamentaciones interiores cuantitativas sobre el uso de partes de automóviles nacionales en cantidades y valores determinados que imponen sanciones financieras si esas cantidades y valores determinados de partes nacionales no se respetan.

- d) Las medidas infringen el Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión

i) Las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC

4.117 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC porque son medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio ("MIC") que establecen umbrales de contenido nacional que afectan desfavorablemente a las importaciones de partes de automóviles. Además, las medidas también infringen el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del

Protocolo de Adhesión, que obligan a China a cumplir todas las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre las MIC.

4.118 El Acuerdo sobre las MIC es aplicable cuando: 1) una medida impugnada es una MIC, es decir, una "medida en materia de inversiones" que está "relacionada con el comercio"; y 2) la medida es incompatible con los artículos III u XI del GATT de 1994. La incompatibilidad requerida para que concurra el segundo elemento es inequívoca si la medida está incluida en la lista ilustrativa.

4.119 Las medidas constituyen una MIC. Una "medida en materia de inversiones" incluye la recepción de una ventaja por la satisfacción de requisitos de contenido nacional, como la opción de usar productos nacionales con preferencia a los importados. Incluye también toda medida destinada a desarrollar la capacidad nacional de fabricación. Las medidas constituyen "medidas en materia de inversiones" porque imponen prescripciones de contenido nacional que están destinadas a mejorar la capacidad nacional de fabricación de partes de automóviles. Son medidas en materia de inversiones "relacionadas con el comercio" las que afectan desfavorablemente a las condiciones de competencia entre Miembros de la OMC por lo que respecta al comercio de mercancías, y necesariamente incluyen las que establecen prescripciones de contenido nacional. Como las medidas especifican umbrales de contenido nacional y son aplicables al comercio de partes de automóviles, están "relacionadas con el comercio".

4.120 Las medidas infringen el artículo III del GATT de 1994 tanto por las razones arriba expuestas con respecto al artículo III en general como porque están comprendidas en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, y en consecuencia infringen necesariamente el artículo III del GATT de 1994. Para estar incluida en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa, una medida deberá satisfacer dos elementos: 1) ser obligatoria o exigible, o que su cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja; y 2) requerir la compra de un producto nacional.

4.121 Una simple ventaja supeditada al uso de productos nacionales satisface el primer elemento. Las medidas proporcionan dos claras ventajas supeditadas al uso de partes de automóviles nacionales: evitar el pago de cargas interiores adicionales y evitar prescripciones administrativas adicionales.

4.122 El segundo elemento se satisface porque las medidas "requieren" que los fabricantes de vehículos respeten cantidades o valores determinados de partes de automóviles nacionales. Si los fabricantes de vehículos no los respetan, todas las partes importadas utilizadas quedarán sujetas a una carga interior del 15 por ciento. Por consiguiente, las medidas "requieren" una cantidad o un valor determinados de contenido nacional para evitar esas cargas interiores.

4.123 En suma, las medidas son MIC incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China.

e) Aunque se caractericen como aranceles, las medidas infringen el párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 y el Protocolo de Adhesión de China

4.124 El Canadá sostiene que las medidas imponen una carga interior. Sin embargo, si el Grupo Especial determina, contrariamente a lo que afirma el Canadá, que la carga adicional impuesta por las medidas constituye un arancel sobre la importación de partes de automóviles, la carga infringe los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, el párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión y la Lista de China, al imponer a las partes de automóviles un tipo arancelario superior al 10 por ciento.

i) *Los compromisos arancelarios consignados por China en su Lista con respecto a las partes de automóviles y los vehículos enteros*

4.125 Los tipos arancelarios consolidados pertinentes consignados en la Lista de China corresponden a tres categorías:

- **vehículos enteros**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 25 por ciento;
- **chasis de vehículos equipados con sus motores y carrocerías**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 10 por ciento; y
- **partes de automóviles**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 10 por ciento.

4.126 Actualmente no hay en la Lista de China ninguna línea arancelaria específica para los juegos de piezas CKD y SKD, pero China se comprometió específicamente en el informe del Grupo de Trabajo a imponerles un arancel no superior al 10 por ciento, compromiso que se incorporó al Protocolo de Adhesión en el párrafo 2 de la sección 1.

4.127 El único factor pertinente para la percepción de un arancel aduanero es la clasificación del producto, basada en su condición en el momento de su importación en la frontera. Contrariamente a este principio bien establecido, las medidas imponen una carga del 25 por ciento a las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos *después* de la importación y sobre la base de su uso en la fabricación. China, por consiguiente, ha incumplido la obligación de aplicar un tipo arancelario del 10 por ciento a las partes de automóviles importadas que le corresponde en virtud del GATT y el Protocolo de Adhesión.

ii) *Las medidas otorgan "un trato menos favorable" del establecido en la Lista de China y son, por consiguiente, incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994*

4.128 El párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 contiene dos compromisos distintos. Un Miembro no puede, salvo de conformidad con lo establecido en su Lista, imponer, en relación con la importación de productos procedentes de otros Miembros: 1) ningún derecho de aduana propiamente dicho; o 2) ningún otro derecho o carga.

4.129 El Canadá ha sostenido que, en el caso de que el Grupo Especial determinara, contrariamente a la opinión del Canadá de que las medidas imponen cargas interiores, que la totalidad de la carga del 25 por ciento establecida por las medidas constituye un arancel sobre la importación de partes de automóviles, esa carga es un derecho de aduana propiamente dicho "que excede" del fijado en la Lista de China. Las partes importadas no son vehículos enteros. China, al considerar arbitrariamente las partes importadas como vehículos enteros e imponer por ello un tipo arancelario del 25 por ciento, otorga a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en su Lista, contrariamente a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II.

4.130 Si la carga impuesta en virtud de las medidas no es un "derecho de aduana propiamente dicho", tendrá que ser uno de los "demás derechos o cargas". China no ha registrado las medidas como uno de los "demás derechos o cargas" en su Lista. Por consiguiente, la carga adicional del 15 por ciento impuesta a las partes de automóviles, aunque sea uno de los "demás derechos o cargas", infringe lo dispuesto en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II, al imponer cargas no fijadas

en la Lista de China, y lo dispuesto en el párrafo 1 a) del artículo II, al otorgar a las partes de automóviles procedentes del Canadá un trato menos favorable que el permitido por la Lista de China.

4.131 Además, en el informe del Grupo de Trabajo, China se comprometió a no imponer cargas superiores al 10 por ciento a las partes importadas como juegos de piezas CKD y SKD. La imposición por China de una carga del 25 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD constituye, por consiguiente, un incumplimiento de las obligaciones que le corresponden en virtud de los Acuerdos de la OMC.

f) Las medidas de China anulan o menoscaban ventajas resultantes para el Canadá del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT

4.132 Aun en el caso de que el Grupo Especial constate, contrariamente a lo que opina el Canadá, que China tiene derecho a cobrar un tipo arancelario superior al 10 por ciento sobre los juegos de piezas CKD y SKD, China ha anulado o menoscabado ventajas resultantes para el Canadá en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994. Para justificar una alegación al amparo del párrafo 1 b) del artículo XXIII, una parte reclamante tiene que establecer tres elementos: 1) la aplicación de una medida por un Miembro de la OMC; 2) la existencia de una ventaja resultante del acuerdo pertinente, incluidas las expectativas legítimas de mejora de las oportunidades de acceso a los mercados como consecuencia de las concesiones arancelarias pertinentes; y 3) la anulación o menoscabo de la ventaja como consecuencia de la aplicación de la medida.

4.133 Las medidas son medidas de obligado cumplimiento aplicadas a las partes de automóviles importadas procedentes de otros Miembros. En cuanto tales, son "medidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII.

4.134 El Canadá disfruta de una ventaja: una expectativa legítima de mejora de las oportunidades de acceso a los mercados para las partes de automóviles importadas, especialmente por el compromiso de no imponer aranceles superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD. Esa expectativa deriva de la Lista de China, en la que las líneas arancelarias para las partes de automóviles están consolidadas al 10 por ciento. Deriva asimismo del compromiso de China, recogido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo e incorporado como obligación en el párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión, de no imponer cargas superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD.

4.135 China ha anulado o menoscabado esa ventaja al perturbar la relación de competencia entre las partes de automóviles importadas y las nacionales imponiendo a las primeras una carga interior adicional del 15 por ciento que no se impone a las partes de automóviles nacionales.

4.136 Por tanto, se satisfacen los tres elementos para establecer que China ha anulado o menoscabado una concesión al Canadá, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994.

D. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA

1. Introducción

4.137 El presente asunto atañe a la relación entre fondo y forma en la aplicación de las leyes aduaneras nacionales. Las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá sostienen que el GATT de 1994 no permite a China adoptar una perspectiva que trasciende la *forma* en que un fabricante de automóviles importa y monta partes de automóviles para construir vehículos

automóviles completos. China considera, por el contrario, que el artículo II del GATT de 1994 respalda enteramente su derecho a tener efectivamente en cuenta, con arreglo a su *fondo*, la manera en que un fabricante de automóviles importa y monta partes de automóviles.

4.138 Con arreglo a la RGI 2 a), las autoridades aduaneras deben clasificar como artículo completo cualquier grupo de partes y componentes que presente las características esenciales de ese artículo, con independencia de que las partes y componentes estén o no montados en el momento de la importación. Lo que hay que determinar en esta diferencia es si la manera en que un importador opta por estructurar sus importaciones de partes y componentes debe cambiar esa clasificación. En particular, hay que determinar si las autoridades aduaneras tienen que asignar una clasificación distinta a un grupo de partes y componentes importados por el mero hecho de que las partes y componentes entren en el territorio aduanero en múltiples expediciones.

4.139 Las medidas impugnadas en el presente procedimiento dan efecto a las disposiciones arancelarias de China aplicables a los "vehículos automóviles" definiendo las circunstancias en las que China clasificará las partes y conjuntos importados como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil. La finalidad de las medidas es que la clasificación sea la misma con independencia de que las partes y conjuntos de automóviles importados entren en China en una o en más expediciones. Las medidas garantizan por ello que el fondo de las transacciones de importación de un fabricante de automóviles prevalezca sobre su forma, e impiden la elusión de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles.

4.140 China demostrará que las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994. Demostrará además que esas medidas dan efecto a una interpretación adecuada de la expresión "vehículos automóviles" que figura en la Lista de concesiones de China, por lo que no tienen como resultado la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los consolidados por China en sus compromisos. Las alegaciones de los reclamantes basadas en la suposición en contrario de que las medidas impugnadas son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 carecen de fundamento, y el Grupo Especial debe rechazarlas.

2. Las medidas

4.141 Los compromisos arancelarios de China por lo que respecta a los vehículos automóviles figuran en el Capítulo 87 de su Lista de concesiones. Con pocas excepciones, el tipo del derecho consolidado de China para los vehículos automóviles es del 25 por ciento. Diferentes partidas arancelarias en los capítulos 84, 85 y 87 contienen los compromisos de China por lo que respecta a las partes y conjuntos de vehículos automóviles. En casi todos los casos, el tipo del derecho consolidado para las partes y conjuntos de vehículos automóviles es del 10 por ciento.

4.142 La diferencia entre los tipos arancelarios más altos aplicables a los vehículos automóviles y los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes y conjuntos de vehículos automóviles crea un incentivo para que los fabricantes de automóviles obtengan un grupo de partes y conjuntos de automóviles que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a), exporten esas partes y conjuntos a China en expediciones múltiples, y las monten en el país para fabricar un vehículo automóvil completo. Los fabricantes de automóviles pueden así importar un grupo de partes y conjuntos de automóviles que habría sido clasificado como un vehículo automóvil completo si hubiera entrado en China en una sola expedición, evadiendo así el tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles. Ese tipo de evasión de los aranceles priva a China de ingresos a los que tiene derecho, y menoscaba la eficacia de las concesiones arancelarias que China negoció al adherirse a la OMC.

4.143 Como han hecho otros Miembros de la OMC en circunstancias similares, China adoptó medidas para definir la línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes y conjuntos de vehículos automóviles y para impedir la elusión del pago de aranceles. La principal medida adoptada por China con esa finalidad, impugnada en el presente procedimiento, es la denominada *Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos*, que entró en vigor el 1º de abril de 2005. Esa medida se conoce como "Decreto N° 125". El Decreto N° 125 se aplica en virtud del Aviso N° 4, "Normas sobre la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos".

4.144 El objetivo básico del Decreto N° 125 es establecer una metodología uniforme para determinar si un grupo de partes de automóviles importadas presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo, y aplicar esa metodología con independencia de que las partes de automóviles en cuestión entren en China en una sola expedición o en múltiples expediciones. El Decreto N° 125 obliga a todo fabricante de automóviles de China, con independencia de la medida en que sea de propiedad nacional o extranjera, a realizar una evaluación de cada modelo de vehículo que produzca. La finalidad de esa evaluación es determinar si las partes y conjuntos importados que el fabricante utiliza para montar ese modelo de vehículo deben caracterizarse como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo, sobre la base de una serie de umbrales establecidos en la medida.

4.145 Si un fabricante de automóviles, como consecuencia de la evaluación, determina que un modelo de vehículo en particular está montado con partes y conjuntos importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, dicho fabricante deberá registrar ese modelo en la CGA. A partir de entonces, cuando se importen partes de automóviles para uso en el montaje de ese modelo, el importador deberá declarar esas partes, en el momento de la importación, como partes de un vehículo automóvil completo. El importador está obligado a constituir una fianza aduanera para esas entradas de mercancías, y las partes permanecen bajo control aduanero después de atravesar la frontera.

4.146 Cuando el fabricante de automóviles monta las partes y componentes importados de conformidad con la declaración hecha en el momento de la importación, es decir, como parte de un grupo más amplio de partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, la CGA impone a las partes y componentes importados el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles. Ese tipo arancelario sólo se aplica a las partes y conjuntos importados incorporados al vehículo montado. La CGA calcula la cuantía de los derechos pagaderos sobre las partes y conjuntos importados de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros ordinarios de China.

4.147 El efecto global de este sistema es que la clasificación arancelaria de las partes y componentes de automóviles importados se base en la realidad comercial de lo que el fabricante de automóviles está importando y montando. Si el fabricante de automóviles prevé importar y montar partes que, por su cantidad y sus características, presentan las características esenciales de un vehículo completo, deberá registrar esa intención por anticipado y declarar esas importaciones como corresponde. Las partes de automóviles que se importan a esos efectos entran en China bajo fianza, y la CGA percibe los derechos correspondientes cuando las partes de automóviles importadas se montan de conformidad con las declaraciones formuladas en la frontera. Esas medidas garantizan que no haya diferencias en la clasificación arancelaria o los derechos pagaderos basadas únicamente en la manera en que el fabricante de automóviles estructura sus importaciones.

3. Argumento jurídico

a) Las medidas son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994

4.148 La cuestión previa que el Grupo Especial ha de determinar es si las medidas impugnadas con medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994, o medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. El Grupo Especial deberá resolver primero esta cuestión para determinar qué disposiciones de los Acuerdos abarcados son las pertinentes para su evaluación de la conformidad de las medidas impugnadas.

4.149 Las medidas impugnadas aplican y hacen cumplir las disposiciones de la Lista de concesiones de China relativas a los "vehículos automóbiles" definiendo las circunstancias en las que China clasificará las partes y conjuntos de automóbiles importados como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.150 Las medidas se aplican sobre la base de una determinación anterior de que un fabricante de automóbiles tiene la intención de montar un modelo de vehículo determinado utilizando partes y conjuntos importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Cuando un importador importa después en China partes y conjuntos de automóbiles con la finalidad de montar uno de esos modelos de vehículos, la declaración que está obligado a hacer en el momento de la importación impone una condición a la entrada de mercancías en China. Esa condición es que la CGA impondrá a las partes y conjuntos de automóbiles importados el tipo arancelario correspondiente a los vehículos automóbiles cuando se utilicen en el montaje del modelo de vehículo designado. El cumplimiento de esa condición se asegura mediante la constitución de una fianza, y las partes y conjuntos de automóbiles importados permanecen bajo fianza hasta que se utilicen de conformidad con la declaración.

4.151 Estas características de las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos a las partes y conjuntos de automóbiles "al ser importados" en el territorio aduanero de China, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Conforme a una interpretación adecuada del párrafo 1 b) del artículo II basada en la *Convención de Viena*, y conforme a anteriores interpretaciones de esa disposición, una medida está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II si impone cargas que están supeditadas a la importación de un producto en el territorio aduanero de un Miembro.

4.152 Contrariamente a los argumentos de los Estados Unidos y el Canadá, la conclusión de que las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II está respaldada, no menoscabada, por el informe del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*. En ese informe se interpretó que el ámbito de aplicación del artículo II comprendía las cargas que se "aplican por el hecho de que [un] producto sea importado, [o] en el momento o en el lugar de su importación".²² Como demuestran las prácticas aduaneras generalizadas de los Miembros de la OMC, ello incluye las cargas que se imponen después del momento en que las mercancías cruzan físicamente la frontera, siempre que esas cargas guarden una relación objetiva con una obligación de pago de derechos que surge como condición de la importación. Esa es precisamente la manera en que operan las medidas impugnadas.

4.153 Además, las medidas antielusión cuya incompatibilidad con el artículo III del GATT de 1994 constató el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* eran considerablemente distintas de las medidas objeto del presente procedimiento. Tras la adopción del

²² Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5.

informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*, las Comunidades Europeas revisaron significativamente sus medidas antielusión para solventar las preocupaciones identificadas por ese Grupo Especial y ubicar las medidas claramente en el marco del artículo II. Las CE han afirmado que sus medidas revisadas no imponen cargas o impuestos interiores sujetos al artículo III del GATT de 1994. Las medidas que China ha adoptado para impedir la elusión de las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles operan sobre la misma base que las medidas revisadas de las CE, y no adolecen del defecto que constituyó el fundamento de las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*.

4.154 Por esas razones, las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994, y esa es la base sobre la que el Grupo Especial deberá evaluar la conformidad de las medidas impugnadas con las obligaciones asumidas por China en el marco de la OMC.

- b) Las medidas son compatibles con el artículo II del GATT y no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los compromisos consolidados de China
- i) *La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin*

4.155 La principal cuestión que el Grupo Especial tiene que determinar es si las medidas impugnadas confieren eficacia a una interpretación adecuada de la expresión "vehículos automóviles" tal como se utiliza en la Lista de concesiones de China. En particular, la cuestión interpretativa es si la expresión "vehículos automóviles" puede abarcar la importación, en expediciones múltiples, de partes y conjuntos de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil cuando se montan. De conformidad con la resolución del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático*, el Grupo Especial deberá resolver esta cuestión interpretativa ateniéndose a "las reglas generales de interpretación establecidas en la *Convención de Viena*".²³

4.156 La RGI 2 a) del SA proporciona un contexto crucial para la resolución de esta cuestión interpretativa. Dice así:

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.

4.157 La aplicación de la RGI 2 a) a la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" pone de manifiesto varias circunstancias en las que las autoridades aduaneras deben clasificar las partes y conjuntos de automóviles como "vehículos automóviles" y no como partes y conjuntos de vehículos automóviles:

- En primer lugar, la importación de un vehículo automóvil completamente montado es claramente la importación de un "vehículo automóvil", aunque esté necesariamente compuesto por partes y componentes de un vehículo automóvil.
- En segundo lugar, la importación del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil es una importación de un "vehículo automóvil", y no de las partes de un vehículo automóvil, con independencia de que estén o no

²³ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84.

montadas. Así pues, por ejemplo, un juego de piezas completamente desmontado ("CKD") se clasifica como un vehículo automóvil, no como partes de un vehículo automóvil.

- Por último, la importación de *menos* del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil completo es una importación de un "vehículo automóvil", y no de las partes de un vehículo automóvil, siempre que las partes importadas, cuando se montan, presenten las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.158 Como ponen de manifiesto la RGI 2 a) y estos ejemplos, no hay una línea divisoria clara entre las disposiciones arancelarias aplicables a un artículo completo (como los vehículos automóviles) y las disposiciones arancelarias separadas para las partes y componentes de ese artículo (como las partes y conjuntos de vehículos automóviles). Hay necesariamente una continuidad de circunstancias en las que las partes y componentes de un artículo se clasificarán como el artículo completo.

4.159 También proporcionan un contexto para la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China la Nota VII de las Notas explicativas de la RGI 2 a), que indica que "los elementos sin montar de un artículo que excedan en número al requerido para la formación de un artículo completo, siguen su propio régimen". Como han reconocido otras autoridades aduaneras, esa Regla tiene por efecto que un grupo de partes se clasifique en primera instancia como el número total de artículos completos que pueden montarse con esas partes (incluidos los artículos que presentan las características esenciales del artículo completo). Por tanto, cualesquiera disposiciones arancelarias separadas aplicables a las partes y componentes engloban la importación de partes con finalidad distinta del montaje de un artículo completo mediante partes importadas.

4.160 Las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a), incluida la Nota VII, en dos aspectos básicos.

4.161 En primer lugar, las medidas impugnadas definen los umbrales con arreglo a los cuales China clasificará un grupo de partes de automóviles como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo. Como la RGI 2 a) establece que algo menos del 100 por ciento de las partes necesarias para montar el artículo completo puede presentar las características esenciales del artículo completo, con independencia de que esté montado o no lo esté, la certidumbre respecto de la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes y conjuntos de vehículos automóviles beneficia tanto a las autoridades aduaneras como a los importadores.

4.162 En segundo lugar, las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a) para garantizar que el fondo de las actividades de importación de un fabricante de automóviles prevalezca sobre su forma. Los Estados Unidos han afirmado, y China está de acuerdo, que era "un principio general de la práctica aduanera internacional que el fondo debía prevalecer sobre la forma de la transacción".²⁴ De conformidad con ese principio, las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a) con independencia de que las partes y componentes de automóviles importadas para montar un vehículo automóvil entren en China en una expedición o en múltiples expediciones. Esto garantiza que las clasificaciones aduaneras no cambien únicamente sobre la base de la manera en que un fabricante de automóviles opte por estructurar sus importaciones.

²⁴ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 4.37 (donde se describe el argumento de los Estados Unidos).

4.163 La aplicación de las normas interpretativas de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y conjuntos de automóviles es coherente con el objeto y fin de la Lista de concesiones de China y del artículo II del GATT de 1994. El Órgano de Apelación ha observado que un objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y del GATT de 1994 es "mantener la seguridad y previsibilidad de las disposiciones recíprocas sobre acceso a los mercados manifestadas en concesiones arancelarias ...".²⁵ El Órgano de Apelación ha afirmado que la interpretación de una Lista de concesiones debe reconocer que se pretende que los arreglos arancelarios negociados por los Miembros se basen en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas".²⁶

4.164 La diferencia entre los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y a las partes y conjuntos de vehículos automóviles es parte de las disposiciones, basadas en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas", sobre acceso a los mercados que China negoció con otros Miembros de la OMC. Es, por tanto, coherente con "la seguridad y previsibilidad de las disposiciones recíprocas sobre acceso a los mercados" interpretar que la Lista de concesiones de China impide eludir la diferencia entre esos tipos arancelarios mediante la importación y montaje de partes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Al mismo tiempo, China sigue aplicando sus disposiciones arancelarias separadas a las partes y conjuntos de automóviles clasificando dichas partes y conjuntos en sus correspondientes partidas cuando no se utilizan para eludir los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles. Esto garantiza el mantenimiento del equilibrio general de las disposiciones sobre acceso a los mercados por lo que respecta a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles.

ii) *La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con la práctica de otros Miembros para evitar la elusión del pago de derechos*

4.165 Muchos Miembros de la OMC, incluidos los tres reclamantes en el presente procedimiento, han adoptado medidas que prohíben utilizar operaciones de montaje en el país como un medio para eludir el pago de los derechos aplicables a artículos completos, ya sean derechos de aduana propiamente dichos o derechos antidumping/compensatorios. Con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, esa práctica "constituye una prueba objetiva de la forma en que las partes entendieron el significado" de la distinción entre la imposición de derechos a artículos completos y la imposición de derechos a las partes y componentes de esos artículos.²⁷

4.166 Esa práctica demuestra que los Miembros han aplicado las normas interpretativas de la RGI 2 a) para clasificar las expediciones múltiples de partes y componentes como algo que presenta las características esenciales del artículo completo, y lo han hecho cuando ha sido necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables al artículo completo. El objetivo común de esas medidas es discernir lo que el Canadá ha denominado la "realidad comercial" subyacente en las múltiples importaciones de partes y componentes.

4.167 Al aplicar medidas antielusión, los Miembros han supeditado la obligación de pagar derechos que nace en el momento de la importación a si las partes y componentes importados se utilizan para montar artículos completos. Los Miembros también han adoptado medidas para averiguar cuál es el uso final de las partes y componentes importados como medio para determinar si dichas partes y componentes se importaron con la finalidad de eludir el pago de los derechos aplicables al artículo completo. En relación con esas medidas, los Miembros han impuesto requisitos de fianzas u otras

²⁵ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

²⁶ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo (Órgano de Apelación)*, párrafo 243 (donde se cita *CE - Equipo informático*, párrafo 82).

²⁷ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 255.

garantías para velar por la percepción de cualesquiera derechos pagaderos aplicables al artículo completo.

4.168 Las medidas adoptadas por China para impedir la elusión de los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóviles son del todo coherentes con esas prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares. Con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, esa práctica demuestra que China ha interpretado debidamente que sus disposiciones arancelarias aplicables a los "vehículos automóviles" incluyen la importación, en expediciones múltiples, de partes y conjuntos de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil cuando se montan.

4.169 Además, esas prácticas antielusión, dado que ya existían en el momento de la adhesión de China a la OMC, constituyen circunstancias de la conclusión de la Lista de concesiones de China, por lo cual afectan a la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" con arreglo al artículo 32 de la *Convención de Viena*.

iii) *La manera en que China interpreta su arancel de aduanas se basa en el estado de las mercancías en el momento de la importación*

4.170 Las medidas que China ha adoptado para impedir la elusión de los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóviles se basan en la intención demostrada y declarada del fabricante de montar vehículos automóviles completos mediante expediciones múltiples de partes y conjuntos de automóviles. Como demuestran las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC, ese tipo de medidas es compatible con el principio general según el cual la mercancía normalmente se clasifica sobre la base de su estado en el momento de la importación.

4.171 La práctica de los tres reclamantes en el presente procedimiento demuestra que hay circunstancias en las que los Miembros determinarán los derechos pagaderos basándose en la combinación de múltiples expediciones de partes. Esto es un elemento necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables a artículos completos, como se refleja en las medidas que los Miembros han adoptado con ese fin.

4.172 Los Miembros también han combinado expediciones múltiples de partes y componentes, a efectos de clasificación, al regular los denominados "envíos fraccionados". Con arreglo a esas medidas, por ejemplo el reglamento sobre envíos fraccionados recientemente adoptado por los Estados Unidos, las autoridades aduaneras pueden basar una clasificación arancelaria en la combinación de múltiples envíos. Uno de los casos en que las autoridades aduaneras clasifican los envíos fraccionados sobre esa base es cuando el importador tiene intención de montar las partes y componentes para formar un artículo completo. Este tipo de medida está necesariamente basado en una interpretación de la norma del "estado en que se ha importado", que va más allá del contenido de una entrada de importación única y se apoya en lugar de ello en la intención declarada del importador de montar envíos separados de partes y componentes para formar un artículo completo.

4.173 Esos tipos de medidas son coherentes con la decisión de la OMA 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 son cuestiones que debe seleccionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional".²⁸ Sobre esa base, los Miembros han adoptado prácticas con arreglo a la RGI 2 a) que permiten clasificar las importaciones sobre la base de la

²⁸ Organización Mundial de Aduanas, Decisiones del Comité del Sistema Armonizado, *Interpretación de la Regla interpretativa general 2 a)*, HSC/16/nov. 95, Doc. 39.600 (China - Prueba documental 29).

combinación de entradas múltiples, entre otros casos cuando el importador tiene la intención de montar las partes y componentes para formar un artículo completo.

iv) *Cualquier ambigüedad por lo que respecta a las medidas debe resolverse en favor de China en aplicación del principio in dubio mitius*

4.174 China no cree que haya ambigüedad alguna por lo que respecta a la interpretación de la expresión "vehículos automóbiles" tal como figura en la Lista de concesiones de China. Considera que la interpretación de esa expresión, a la que las medidas impugnadas confieren eficacia, es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del GATT, y también compatible con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares.

4.175 No obstante, el Grupo Especial, si identifica alguna ambigüedad en el sentido de la expresión "vehículos automóbiles", o alguna ambigüedad por lo que respecta a las facultades que el artículo II del GATT de 1994 otorga a China para adoptar las medidas impugnadas, debe aplicar el principio *in dubio mitius* para reducir lo más posible cualquier menoscabo de la autoridad soberana de China para velar por el cumplimiento de sus leyes aduaneras.

4.176 El Órgano de Apelación ha afirmado que "si el significado de un término es ambiguo, ha de preferirse el significado que sea menos oneroso para la parte que asume una obligación, o que interfiera menos con la supremacía territorial y personal de una parte, o implique restricciones menos generales para las partes".²⁹ La aplicación de ese principio en el presente caso debe llevar al Grupo Especial a interpretar la expresión "vehículos automóbiles" de manera que preserve para China el mismo ámbito de autoridad soberana que aquél del que otros Miembros de la OMC se han prevalido para interpretar sus leyes aduaneras y velar por su aplicación y para impedir el uso de las operaciones de montaje nacionales como medio para eludir el pago de los derechos aplicables a artículos completos.

4. Los reclamantes no han demostrado la existencia de una infracción del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión o el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión

4.177 China ha demostrado más arriba que las medidas impugnadas en este procedimiento son medidas en frontera sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994. Por consiguiente, el Grupo Especial debe evaluar las medidas impugnadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo II.

4.178 Como las medidas impugnadas son medidas en frontera, las alegaciones específicas formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, y el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, carecen todas de fundamento. Todas ellas se basan en la premisa errónea de que las medidas impugnadas son medidas interiores.

5. Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una infracción del Acuerdo SMC

4.179 Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas sostienen que China deja de percibir ingresos, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, al no imponer los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóbiles a *todas* las importaciones de partes y componentes

²⁹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 165, nota 154.

de automóviles. Sostienen además que esos "ingresos no recaudados" están supeditados al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, por lo que constituyen una subvención prohibida en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.180 La alegación formulada por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo SMC sencillamente revela que no han comprendido la finalidad de las medidas impugnadas. El hecho de que China haya adoptado medidas para impedir la elusión de las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles no significa que China tenga que imponer los tipos arancelarios para los vehículos automóviles a todas las partes de automóviles importadas. Por el contrario, China tendrá que seguir aplicando sus disposiciones arancelarias separadas para las partes de automóviles, y aplicar esos tipos a las partes de automóviles importadas cuando no se utilizan para eludir los derechos aplicables a los artículos completos. Por consiguiente, las alegaciones formuladas por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo SMC carecen de fundamento.

6. Las alegaciones de los reclamantes relacionadas con el Protocolo de Adhesión de China y el artículo XXIII del GATT de 1994 deben rechazarse

4.181 En formas que no son enteramente coherentes entre sí, los reclamantes alegan que las medidas impugnadas incumplen el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, incorporado por remisión al Protocolo de Adhesión y al Acuerdo sobre la OMC, concerniente a las líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD. El Canadá alega además que se han anulado y menoscabado ventajas arancelarias, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, basándose también en su interpretación del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

4.182 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 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.³⁰

4.183 Los reclamantes no han acreditado *prima facie* una infracción de este compromiso limitado y condicional. No han alegado ni demostrado que China haya creado partidas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. De hecho, es evidente, con arreglo a los términos del Decreto N° 125, que China sigue respetando la norma, establecida en la RGI 2 a), según la cual los juegos de piezas CKD/SKD se clasifican como vehículos automóviles completos. El artículo 2 del Decreto N° 125 estipula que "los fabricantes de automóviles que importen juegos de piezas completamente desmontados o parcialmente desmontados [CKD/SKD] podrán declarar esas importaciones ante la aduana encargada de la zona en que el fabricante se encuentre instalado y pague sus derechos, y *no se aplicarán las presentes normas*". Esa disposición existe precisamente porque no hay duda alguna sobre la clasificación arancelaria adecuada de los juegos de piezas CKD/SKD importados; se clasifican como vehículos completos en todos los casos, como los reclamantes han reconocido en otras circunstancias, y como demuestran sus propias prácticas aduaneras.

³⁰ Informe del Grupo de Trabajo, párrafo 93.

4.184 Aparentemente, las alegaciones de los Estados Unidos y el Canadá al amparo del párrafo 93 se basan en su afirmación de que China, antes de su adhesión a la OMC, tenía la práctica de clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como "partes". Aunque fuera posible interpretar el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo de manera que obligara a China a seguir aplicando esta supuesta práctica, las únicas pruebas en que los reclamantes se apoyan para establecer su existencia no respaldan su alegación. De hecho, del examen de las políticas anteriores a la adhesión de China realizado por los propios reclamantes se desprende claramente que China, antes de su adhesión a la OMC, por lo general prohibía el montaje de vehículos automóviles con juegos de piezas CKD/SKD. Además, durante el único período en el que China mantuvo líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD (1992 a 1995), los tipos arancelarios aplicables a las importaciones de juegos de piezas CKD/SKD eran los mismos que los aplicables a los vehículos automóviles, y no los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes y conjuntos de vehículos automóviles.

4.185 Por esas razones, las diversas alegaciones formuladas por los reclamantes sobre la base de sus interpretaciones del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo carecen de fundamento.

7. Cualquier incompatibilidad con el GATT de 1994 está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX

4.186 El Grupo Especial podría constatar que, contrariamente a los argumentos de China, las medidas impugnadas son incompatibles con una o más disposiciones del GATT de 1994, o que aspectos concretos de las medidas impugnadas son incompatibles con el GATT de 1994. Para el caso de que el Grupo Especial constatará tal cosa, China considera que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.

4.187 Las medidas impugnadas velan por la observancia de las leyes y reglamentos aduaneros de China al impedir la importación y montaje de partes de automóviles como medio para eludir las disposiciones arancelarias de China relativas a los vehículos automóviles. Están, por tanto, comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado d) del artículo XX.

4.188 Si se aplica el criterio de equilibrio articulado muy recientemente por el Órgano de Apelación en *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, se observará que las medidas impugnadas son "necesarias" porque, entre otras cosas, sirven a los intereses sustantivos de China en la percepción de ingresos arancelarios y la preservación de la eficacia de sus concesiones arancelarias negociadas. Las medidas contribuyen a la realización de esos intereses al garantizar que las clasificaciones arancelarias se basan en el contenido de lo que un fabricante de automóviles importa y monta, y no en la forma de las expediciones. Además, las medidas impugnadas tienen pocas repercusiones restrictivas en el comercio internacional, o las tienen en grado mínimo, ya que su única finalidad es garantizar que se perciban los tipos arancelarios adecuados. Varios de los principales fabricantes de automóviles y proveedores de partes de automóviles de todo el mundo han observado que las medidas impugnadas no han tenido repercusión alguna en el comercio y las inversiones.

4.189 Por esas razones, y para el caso de que el Grupo Especial constatará que uno o más aspectos de las medidas impugnadas son incompatibles con el GATT de 1994, China ha demostrado provisionalmente que cualquier incompatibilidad entre dichas medidas y las obligaciones asumidas por China en virtud del GATT está sujeta a la excepción general establecida en el apartado d) del artículo XX.

8. Conclusión

4.190 Por las razones expuestas en la Primera comunicación escrita de China, aquí resumidas, China solicita al Grupo Especial que rechace las alegaciones formuladas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá.

E. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.191 Los correclamantes, para facilitar la sustanciación adecuada de este procedimiento de grupo especial, ya han coordinado sus posiciones en sus comunicaciones escritas. Lo mismo ocurre hoy, por lo que seremos relativamente breves para evitar repeticiones innecesarias. En esta declaración inicial, las Comunidades Europeas presentarán sus principales alegaciones. Demostrarán que las medidas impugnadas infringen el *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994. Seguidamente abordarán también los elementos fundamentales a que se hace referencia en la Primera comunicación escrita de China por lo que respecta al artículo II del GATT de 1994 y el Acuerdo SMC. Como es natural, las Comunidades Europeas se reservan la totalidad de su posición sobre la Primera comunicación escrita de China para su comunicación de réplica escrita formal. En particular, las Comunidades Europeas abordarán la defensa subsidiaria formulada por China al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en su comunicación de réplica, si bien se asocian a las observaciones que los Estados Unidos y el Canadá harán seguidamente.

4.192 No obstante, antes de pasar a los detalles del asunto, y en pro de una mejor comprensión de las cuestiones en su contexto adecuado, las Comunidades Europeas tienen que referirse brevemente, en primer lugar, a la política de China en el sector del automóvil.

4.193 China tiene un historial de imposición de cargas a las partes de automóviles importadas en función de la cuantía del contenido nacional en los vehículos completos, a fin de promover la producción local en China de vehículos y partes de automóviles. Antes de su adhesión a la OMC, China imponía cargas más elevadas a las partes de automóviles importadas utilizadas en la producción nacional de vehículos si el fabricante que importaba esas partes no respetaba un cierto contenido nacional en el vehículo finalmente producido. Esa política se basaba en la Política para el sector del automóvil, de 1994, que China tuvo que eliminar como parte de su Protocolo de Adhesión a la OMC.

4.194 China ha decidido ahora reintroducir su vieja política, a pesar de su compromiso expreso de no hacerlo. Ha adoptado las medidas impugnadas, que imponen de nuevo prescripciones de contenido nacional a los vehículos fabricados en China.

4.195 El presente asunto se basa en elementos de hecho sencillos y en gran medida indiscutidos.

4.196 En su Lista de concesiones, China se ha comprometido a aplicar un tipo arancelario del 25 por ciento a los vehículos completos y del 10 por ciento a las partes de automóviles. Anteriormente, esa diferencia era aun mayor. Sin embargo, en 2004 China decidió una vez más fomentar la producción local de partes de automóviles. Con arreglo al artículo 4 de la Orden N° 8, el objetivo de China es:

"Fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles para lograr una producción en gran escala que les permita participar en la cadena de abastecimiento mundial de partes de automóviles, y ser al mismo tiempo internacionalmente competitivos."

4.197 Para alcanzar ese objetivo, China introdujo medidas que en muchos casos imponen a las partes de automóviles importadas cargas iguales al tipo arancelario pleno para los vehículos completos, es decir, de un 25 por ciento en lugar de un 10 por ciento. Esto da lugar a una carga adicional igual a la diferencia entre los tipos aplicables a los vehículos y a las partes, generalmente el 15 por ciento. Esas cargas se imponen después de que las partes son utilizadas en la fabricación de vehículos, y siempre que éstos no tengan un contenido nacional suficiente. Las partes de automóviles nacionales están exentas de esas cargas. Las medidas tienen por efecto desalentar a los fabricantes de importar partes de automóviles y, en consecuencia, protegen la producción nacional.

4.198 En suma, este asunto atañe a las medidas introducidas por China para proteger su rama de producción nacional de partes de automóviles frente a las importaciones mediante la aplicación de una norma de contenido nacional. Se trata de un caso de discriminación, y no -como China desearía presentarlo- de elusión del pago de aranceles.

4.199 Aunque se basa en elementos de hecho muy sencillos y en gran medida indiscutidos que fundamentalmente se plasman en el texto de las medidas, este caso es muy importante, ya que afecta a los principios más básicos del sistema de la OMC, a saber, los principios de no discriminación y de seguridad y previsibilidad del sistema multilateral de comercio. Si no se respetan esos principios, el sistema establecido por el Acuerdo sobre la OMC perdería casi todo su sentido. China, como Miembro de la OMC, tiene que respetarlos.

2. China no ha respondido a una acreditación *prima facie*

4.200 Las Comunidades Europeas y sus correclamantes han hecho una acreditación *prima facie* de incompatibilidad entre las medidas de China y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Con arreglo a los principios establecidos por lo que respecta a la carga de la prueba, incumbe ahora a China presentar argumentos y pruebas en contrario.

4.201 Sin embargo, China, en su Primera comunicación escrita, ha optado en gran medida por pasar por alto esas alegaciones de los reclamantes, e insiste en que el Grupo Especial debe en primer lugar decidir, como "cuestión previa" si las medidas son o no "medidas en frontera". Nos preguntamos si China abordará alguna vez nuestras principales alegaciones.

4.202 Esto es tanto más notable cuanto que es muy evidente que un análisis, en particular en el marco del Acuerdo sobre las MIC, no requiere una evaluación preliminar de si una medida es una "medida en frontera" o una "medida interior". Las Comunidades Europeas opinan que el enfoque adoptado por China amenaza con demorar injustificadamente este procedimiento de grupo especial y obrar en menoscabo de las debidas garantías procesales. Esto sería deplorable.

3. El Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994

4.203 Las Comunidades Europeas consideran que las medidas de China son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC y los párrafos segundo, cuarto y quinto del artículo III del GATT de 1994. Permítanme exponer brevemente por qué.

a) El Acuerdo sobre las MIC

4.204 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

4.205 En primer lugar, las medidas son "medidas en materia de inversiones". Su objetivo es el desarrollo de una capacidad local de manufactura de partes de automóviles y vehículos automóviles acabados en China. Ese objetivo se refleja, además de en la disposición citada en la introducción, en muchas otras disposiciones de la Orden N° 8, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4. Es inherente a ese objetivo el que las medidas tengan una repercusión significativa en las inversiones en este sector. La estrategia en materia de inversiones de los fabricantes, tanto locales como extranjeros, de vehículos y partes de vehículos depende totalmente de las restricciones establecidas por las medidas.

4.206 En segundo lugar, las medidas están "relacionadas con el comercio" porque se aplican y atañen únicamente a las partes importadas.

4.207 Por último, las medidas están claramente comprendidas en la descripción que figura en los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa adjunta al Acuerdo sobre las MIC.

4.208 En otras palabras, las medidas son medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio que

- contienen requisitos de contenido nacional, y
- restringen la importación de productos utilizados en la producción nacional.

4.209 La respuesta de China al análisis de las Comunidades Europeas se limita a una declaración de que sus medidas son cargas en frontera, por lo cual no están comprendidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo sobre las MIC. Esto es notable, ya que un análisis en el marco de dicho Acuerdo no requiere una resolución preliminar sobre si las medidas son interiores o en frontera. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sólo pueden subrayar la posición que han adoptado en su Primera comunicación escrita, y suponer que China considera que las medidas son por lo demás indefendibles al amparo del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

4.210 Dado que las medidas son precisamente del tipo que China se comprometió específicamente a eliminar y dejar de aplicar como condición de su adhesión a la OMC, también constituyen una infracción del Protocolo de Adhesión de China y, en particular, el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I de dicho Protocolo.

b) Artículo III del GATT de 1994

4.211 Al igual que con respecto al Acuerdo sobre las MIC, China basa toda su estrategia de defensa en la premisa de que las medidas son medidas en frontera y, en consecuencia, no son medidas "interiores" en el sentido del artículo III del GATT de 1994. Las Comunidades Europeas discrepan.

4.212 En primer lugar, las medidas de China imponen cargas a las partes de automóviles importadas en función de si realmente son montadas y se utilizan en la fabricación de vehículos completos que no tienen un contenido nacional suficiente. Por consiguiente, no son "aplicadas a la importación o con motivo de ésta", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. En otras palabras, su aplicación depende de la manera en que las partes se utilicen después de la importación, y, en particular, de si son montadas dentro de China para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional, tal como establecen las medidas.

4.213 En segundo lugar, las medidas imponen cargas a las partes de automóviles no en el momento de la importación, sino sólo después de que se hayan utilizado en la fabricación.

4.214 El hecho de que las medidas sólo se apliquen directamente a los fabricantes de vehículos, y no a los importadores de las partes de automóviles, pone también de manifiesto el carácter interno de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes tienen que pagar cargas aunque compren partes en el mercado interior chino a proveedores que las han importado previamente. Así se desprende claramente del artículo 29 del Decreto N° 125.

4.215 Contrariamente al argumento de China, la declaración de bienes importados con arreglo al artículo 15 del Decreto N° 125 no hace que las cargas sean medidas en frontera. En primer lugar, la declaración no es sino una en una serie de actuaciones impuestas a los fabricantes en virtud de las medidas. En segundo lugar, la declaración misma no atañe a las partes importadas tal como se presentan en la frontera, sino a una predicción sobre el papel que representarán en el futuro en vehículos que todavía no se han fabricado. En tercer lugar, la solicitud de verificación con arreglo al artículo 19 del Decreto N° 125, que es decisiva por lo que respecta a las cargas que se imponen, sólo tiene lugar después de que las partes importadas han sido montadas y utilizadas en la fabricación de vehículos enteros.

4.216 China aduce también que las medidas deben categorizarse como medidas en frontera porque son aplicadas por las autoridades aduaneras, porque están clasificadas como "derechos de aduana propiamente dichos" por la legislación china, y porque las partes de automóviles importadas no se han despachado "para libre circulación" en China. A ese respecto, las Comunidades Europeas se permiten recordar a China su propia posición en su Primera comunicación escrita, según la cual este asunto "atañe a la relación entre fondo y forma". Si la caracterización formal de una carga como un derecho de aduana y el tratamiento formal de las partes importadas con arreglo a la legislación nacional fueran suficientes para establecer una conexión con la importación, los Miembros de la OMC podrían determinar por sí mismos qué disposiciones del GATT son aplicables a sus cargas. En *CEE - Piezas y componentes*, el Órgano de Apelación afirmó que "con esa interpretación no se podría alcanzar el objetivo fundamental de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos de otras partes contratantes sólo revista la forma de derechos de aduana propiamente dichos, aplicados a la importación o con motivo de ésta y no la forma de cargas interiores".³¹

4.217 Por consiguiente, las medidas de China son medidas interiores comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994.

4.218 Las Comunidades Europeas lamentan que China se niegue a abordar el resto de los argumentos que han formulado al amparo del artículo III del GATT de 1994. Una vez más, sólo pueden suponer que China considera que sus medidas son por lo demás indefendibles al amparo de dicho artículo. Por consiguiente, sólo expondrán muy sucintamente sus argumentos, que se exponen con mayor detalle en su Primera comunicación escrita.

4.219 Las partes de automóviles nacionales y las importadas son productos "similares" en el sentido tanto del párrafo 2 como del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, ya que la única distinción que las medidas hacen es sobre la base del origen de los productos. La jurisprudencia reiterada de la OMC es clara a este respecto. El mero origen de la mercancía no puede hacer que una mercancía importada "no sea similar" a la mercancía nacional.

4.220 Las medidas son incompatibles con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 porque imponen cargas interiores a determinadas partes de automóviles importadas, pero no a las partes nacionales similares. Por consiguiente, las cargas aplicadas a las partes de automóviles importadas son necesariamente "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

³¹ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

4.221 Por lo que respecta al párrafo 4 del artículo III, las Comunidades Europeas destacan que sólo las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas al pago de las cargas y a las onerosas prescripciones de procedimiento descritas con detalle en su Primera comunicación escrita. Esas condiciones necesariamente modificarán de manera desfavorable las condiciones de competencia entre las partes de automóviles nacionales y las importadas en el mercado interior de China. Esto ocurre exclusivamente en detrimento de las partes importadas. Por consiguiente, las Comunidades Europeas opinan que las medidas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

4.222 Las medidas, además, son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III. Constituyen una "reglamentación cuantitativa interior", porque atañen a las cantidades y proporciones de partes de automóviles nacionales e importadas en los vehículos fabricados. Como las partes de vehículos son "productos" que se elaboran y utilizan durante el montaje y la fabricación de vehículos, las medidas atañen también a "la mezcla, la transformación o el uso" de los productos en el sentido del párrafo 5. Por último, las medidas satisfacen el tercer elemento de la primera frase del párrafo 5 del artículo III. Requieren que cantidades o proporciones determinadas de las partes de vehículos utilizadas en el montaje y la fabricación de vehículos no sean importadas, y provengan de fuentes nacionales. Los fabricantes de vehículos tienen que obtener partes nacionales si quieren mantenerse dentro de los umbrales establecidos por los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125. Por consiguiente, las medidas son incompatibles con la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.

4.223 Por lo que respecta a las alegaciones al amparo de las segundas frases de los párrafos 2 y 5 del artículo III, las Comunidades Europeas se remiten a su Primera comunicación escrita.

4. La "teoría de la antielusión" de China en el marco del artículo II del GATT de 1994

4.224 La estrategia de defensa de China se basa en su totalidad en la posición de que las medidas sólo deben examinarse en el marco del artículo II del GATT de 1994. Aunque las Comunidades Europeas no tendrían dificultad alguna para refutar la argumentación de China al amparo del artículo II del GATT de 1994, desde un punto de vista sistémico es muy importante no aceptar la premisa en que China basa el análisis. La caracterización de las cargas adicionales y las onerosas prescripciones de procedimiento como parte del procedimiento de despacho de aduana de China menoscabaría gravemente el alcance y la eficacia del Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994.

4.225 No obstante, como China sin duda seguirá insistiendo en la premisa en que basa su defensa, es necesario demostrar los defectos fundamentales de que su posición adolece incluso en el marco del artículo II del GATT de 1994.

4.226 Como se ha dicho anteriormente, la Lista de concesiones de China prevé en términos generales la aplicación de un arancel del 25 por ciento a los vehículos completos y de un 10 por ciento o menos a las partes de vehículos automóviles. Hay, además, categorías intermedias muy importantes, que también están sujetas en términos generales al arancel más bajo del 10 por ciento. China pasa interesadamente por alto esas categorías intermedias, ya que socavan totalmente su estrategia de defensa.

4.227 Con arreglo a sus muy expresos términos, las medidas consideran que las partes de automóviles importadas son vehículos completos si se utilizan determinadas combinaciones o proporciones en la fabricación de un vehículo. En esos casos, todas las partes de automóviles importadas incorporadas a ese vehículo quedarán sujetas al derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos. Para decirlo en términos aduaneros: las partes de automóviles se clasifican

como vehículos completos. Lo que decide la clasificación arancelaria no es, por tanto, el producto tal como se presenta en la frontera, sino su uso interno tras la fabricación.

4.228 No se discute que el criterio básico para interpretar las Listas de concesiones de los Miembros es el establecido en el artículo 31 de la *Convención de Viena*. Ese criterio requiere un análisis del sentido corriente de la Lista de concesiones de China en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin. Tampoco se discute que el SA y las reglas para su interpretación proporcionan un contexto importante para el análisis.

4.229 Por lo que respecta al artículo 31 de la *Convención de Viena*, China sólo tiene buenas palabras. Lo cierto, sin embargo, es que se abstiene de examinar las partidas arancelarias pertinentes de conformidad con ese criterio.

4.230 Por lo que respecta al sentido corriente de las partidas arancelarias pertinentes, China simplemente trata de eludir la evidente complicación que entraña para su posición recurriendo a un par de declaraciones, manifiestamente erróneas, como que "los detalles de las partidas arancelarias específicas y los tipos arancelarios en cuestión no son pertinentes para pronunciarse sobre las alegaciones presentadas al Grupo Especial".³² La intención evidente es desviar la atención del texto de las partidas arancelarias pertinentes, porque éstas simplemente no respaldan la posición de China.

4.231 Por lo que respecta al análisis contextual, China trata de nuevo de engañarnos señalando a nuestra atención la RGI 2 a) del Sistema Armonizado. China pasa interesadamente por alto la RGI 1, según la cual lo primero que hay que considerar para determinar la clasificación es el texto de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo.

4.232 Por lo que respecta al objeto y fin de los compromisos arancelarios, China hace de la antielusión la cuestión primordial. Es a esta "teoría de la antielusión" a lo que ahora me referiré. Según China, las partes de automóviles pueden clasificarse como vehículos completos con objeto de luchar contra una supuesta práctica encaminada a eludir los tipos arancelarios aplicables a los vehículos.

4.233 Las Comunidades Europeas están totalmente en desacuerdo con la premisa enunciada en la Primera comunicación escrita de China. Simplemente no hay conspiración alguna para socavar los aranceles aduaneros aplicados por China a los vehículos automóviles. La única supuesta prueba que China presenta en apoyo de su teoría es una declaración de que el valor de las partes y componentes importados puede haber aumentado desde que China se convirtió en Miembro de la OMC.³³ Aunque así fuera, lo único que probaría es que el sistema multilateral de comercio está funcionando como debe. Es China quien ha optado por comprometerse a establecer una diferencia entre los tipos arancelarios aplicables a los vehículos y a sus partes.

4.234 Como la premisa en que se basa la defensa de China está profundamente viciada en todos sus aspectos, las Comunidades Europeas en principio no desearían entrar a analizar su lógica. Sin embargo, esto podría desembocar en una situación de punto muerto en la que las partes se negaran a abordar las alegaciones formuladas por la otra. En consecuencia, las Comunidades Europeas abordarán los principales argumentos de la defensa de China, aunque ello conlleve el riesgo de analizar una lógica basada en un defecto fundamental.

³² Primera comunicación escrita de China, párrafo 15.

³³ *Ibid.*, párrafo 21.

4.235 Al describir las medidas, China trata de presentar una imagen de clasificación arancelaria neutral en la que "el contenido de una serie de transacciones de importación prevalece sobre su forma".³⁴ Las medidas están supuestamente dirigidas contra importadores que "eluden el tipo arancelario más alto aplicable al artículo completo", a pesar de que, según China, "la realidad comercial es que el fabricante tiene la intención de ensamblar el artículo completo con partes y componentes importados".³⁵

4.236 A ello cabe responder simplemente que no se elude nada cuando una parte de un vehículo se declara como tal parte cuando se importa, incluso si después de la fabricación acaba en un vehículo completo nuevo. La fabricación de un vehículo con partes importadas no equivale a una elusión. El vehículo completo y sus partes están sujetos a distintas partidas arancelarias. Esto es normal; no se elude nada.

4.237 Una norma que requiera clasificar las partes en función de la manera en que se utilizan en el producto final tendría consecuencias drásticas para la situación actual y futura del comercio internacional, dominado por cadenas de producción globales en las que el proceso de producción se desglosa en una multitud de etapas y de productos intermedios producidos por distintas empresas en distintos países.

4.238 Sin embargo, antes de tratar más a fondo los argumentos de China es preciso abordar lo que China no aborda, a saber, que sus medidas antielusión, supuestamente neutrales, en realidad están imponiendo prescripciones de contenido nacional en el vehículo acabado.

4.239 Sobre la base de las teorías que China presenta en su Primera comunicación escrita, el criterio crucial es, en su opinión, el uso final previsto del producto, no sus características objetivas tal como se presenta en la frontera. Es más, China hace referencia a "la intención demostrada del fabricante de automóviles" como fundamento de la clasificación arancelaria.³⁶ Naturalmente, China no utiliza las palabras contenido local o nacional.

4.240 Un simple ejemplo basta para demostrar cómo se aplican en realidad las medidas: tomemos como ejemplo 100 cilindros de freno embalados y enviados juntos a China. Treinta de ellos se utilizarán como piezas de repuesto, 40 se incorporarán para formar vehículos completos que tienen el nivel de contenido nacional necesario, y los restantes 30 se incorporarán para formar vehículos completos que no alcanzan el nivel de contenido nacional necesario.

4.241 Setenta de esos 100 cilindros de freno quedarán sujetos, en virtud de las medidas, al arancel más bajo aplicable a las partes. A las 30 piezas de repuesto hay que añadir los 40 cilindros de freno que se utilizan en vehículos completos que alcanzan el contenido nacional necesario. Sólo los 30 que se utilizarán en vehículos completos que no alcanzan el contenido nacional necesario quedarán sujetos al derecho más elevado aplicable a los vehículos completos. Naturalmente, con arreglo a una clasificación arancelaria adecuada, los 100 cilindros de freno deberían clasificarse como partes.

4.242 No hay nada neutral en esas normas, ni siquiera con arreglo a la falsa lógica presentada por China en su Primera comunicación escrita. El verdadero criterio es el nivel de contenido nacional.

4.243 China, sin embargo, va mucho más allá. Opina que incluso si los 100 cilindros de freno se importaran en China en, supongamos, 20 expediciones distintas en momentos distintos y llegaran a

³⁴ *Ibid.*, párrafo 3.

³⁵ *Ibid.*, párrafo 18.

³⁶ *Ibid.*, párrafo 7.

puertos distintos procedentes de distintas partes del mundo, importados por importadores distintos y no vinculados (por ejemplo, fabricantes de vehículos, importadores de partes, empresas de mantenimiento posventa, etc.), China seguiría aplicando su teoría de la antielusión. En otras palabras, seguirá verificando si los cilindros de freno se utilizarán o no en un vehículo completo y si el vehículo completo tendrá o no el contenido nacional suficiente antes de decidir si debe aplicarse una carga adicional a los productos cuando ya han sido utilizados en la fabricación en China.

4.244 Es importante subrayar que no hay en el arancel de China ni en las reglas para la interpretación del SA fundamento alguno que permita adoptar una medida tan drástica y que socava todo el sistema de clasificación arancelaria.

4.245 De hecho, China utiliza las reglas generales para la interpretación del SA de manera muy selectiva, cuando no abusiva. Lo cierto es que las reglas del SA no contienen la "norma antielusión" que China sugiere en su Primera comunicación escrita. China pasa totalmente por alto la regla más importante del SA, es decir, la RGI 1, según la cual, el texto de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo son lo primero que hay que considerar al determinar la clasificación. Si no hay duda alguna acerca de la clasificación de un producto sobre la base de la RGI 1, las demás reglas simplemente no son aplicables. Así ocurre en una mayoría abrumadora de situaciones.

4.246 China se remite reiteradamente a la RGI 2 a) del SA. Sin embargo, es notable cuán selectivamente lo hace. En primer lugar, China pasa por alto que el capítulo pertinente de la nomenclatura del SA, es decir, el Capítulo 87, contiene una aplicación específica de esa Regla con ejemplos muy precisos que ni siquiera remotamente pueden compararse a las situaciones previstas por las medidas impugnadas. Las Comunidades Europeas ya han examinado esa Regla en su Primera comunicación escrita.

4.247 Sin embargo, lo que tal vez es aun más notable es que China utiliza la formulación general de la RGI 2 a) de manera muy selectiva. Vale la pena citar la RGI 2 a) para verlo claramente. La RGI 2 a) dice así:

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. [sin subrayar en el original]

4.248 China hace caso omiso de los dos principios básicos de esa Regla, es decir, de las palabras "éste presente" y "las características esenciales del artículo completo terminado".

4.249 En otras palabras, la "teoría de la antielusión" presentada por China no tiene en cuenta que la clasificación arancelaria de un producto debe hacerse tal como éste se presenta a la aduana en la frontera. Las medidas hacen completamente caso omiso de ello al clasificar el producto después de que ha sido utilizado en la fabricación, y sin tener en cuenta que no se presentaron otras partes a la aduana en el mismo momento. Esto constituye una clasificación arancelaria arbitraria.

4.250 En lo tocante al criterio de las características esenciales, las Comunidades Europeas señalan a la atención del Grupo Especial el ejemplo que la propia China utiliza en el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita con respecto a la supuesta elusión de los aranceles. China afirma que "un ejemplo específico ilustra el problema". Esa es tal vez la única frase con la que las Comunidades Europeas pueden estar de acuerdo. Ese ejemplo, en efecto, ilustra el problema. Bastará un simple cálculo.

4.251 Recordemos que, de conformidad con el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125, todas las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se consideran importadas cualesquiera de las siguientes combinaciones de conjuntos:

1. los dos principales conjuntos (la carrocería y el motor del vehículo);
2. cualquiera de los dos conjuntos principales y tres o más de los demás conjuntos;
3. cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.

4.252 Combinemos ahora algunos de los porcentajes pertinentes que figuran en el cuadro del párrafo 19 de la Primera comunicación escrita de China basándonos en los criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125:

1. los dos principales conjuntos, es decir, la carrocería y el motor del vehículo equivaldrían a un 29 por ciento del valor del vehículo;
2. uno de los conjuntos principales, es decir, la carrocería del vehículo, y otros tres conjuntos, es decir, el eje portador, el sistema de dirección y el sistema de frenado, equivaldrían al 21 por ciento del valor del vehículo;
3. otros cinco conjuntos, es decir, el eje portador, el eje motor, el bastidor (o chasis), el sistema de dirección y el sistema de frenado, equivaldrían al 17 por ciento del valor del vehículo.

4.253 Esos simplísimos cálculos basados en el ejemplo proporcionado por la propia China demuestran que ésta aplica los derechos completos para los vehículos a todas las partes importadas si el vehículo contiene ciertos conjuntos importados que constituyen únicamente del 17 al 29 por ciento del valor del vehículo completo. En otras palabras, una combinación de determinadas partes que equivale al 17 por ciento del valor total del vehículo será suficiente para clasificar todas las partes importadas incorporadas a ese vehículo como un vehículo completo. Y ello con independencia de cuándo, procedentes de dónde y por quién fueron importadas esas partes.

4.254 De más está decir que una combinación de partes que pueden haber sido importadas en China en distintos momentos y de distintas partes del mundo y haber sido objeto en China de transacciones internas entre importadores de partes y el fabricante de vehículos, y que representan del 17 al 29 por ciento del valor total del vehículo, no pueden ni remotamente presentar las características esenciales de un vehículo completo en el sentido de la RGI 2 a) del SA tal como se aplica en el Capítulo 87 con arreglo a las Notas, muy explícitas, de ese capítulo.

4.255 Hay también otra forma muy sencilla de demostrar cuán manifiestamente errónea es la posición de China. Basta con leer la partida arancelaria 87.06, titulada "chasis equipado con su motor", junto con su nota interpretativa. Con arreglo a las medidas impugnadas, un chasis equipado con su motor siempre se clasificaría como el vehículo completo, a pesar de que es objeto de una partida específica y está normalmente sujeto al pago del derecho inferior del 10 por ciento. Los detalles figuran en los párrafos 255 a 260 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

4.256 Las Comunidades Europeas opinan, por tanto, que los argumentos presentados por China, incluso sobre la base de la premisa totalmente falsa en la que ésta fundamenta su defensa, son simplemente insostenibles. Aunque las Comunidades Europeas podrían refutar fácilmente la

argumentación de China incluso en las condiciones en que ésta desea plantear el asunto, desde una perspectiva sistémica es muy importante no permitir que China eluda las principales alegaciones presentadas por los reclamantes. En cualquier caso, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

5. Incompatibilidad de las medidas de China con el Acuerdo SMC

4.257 Por lo que respecta al artículo 3 del Acuerdo SMC, China aduce que sus medidas no constituyen una subvención prohibida. China sostiene que no deja de recaudar ingresos cuando aplica el tipo arancelario para los vehículos completos únicamente a las partes que en su opinión eluden ese tipo arancelario. Aduce que el tipo arancelario para los vehículos completos no puede servir como punto de referencia adecuado para las partes en general, porque su Lista de concesiones le impide imponerlo a todas las partes.

4.258 Lo cierto es que la Lista de concesiones de China impide a China imponer a cualquier parte el derecho aplicable a los vehículos completos. Aunque se permitiera a China imponer a determinadas partes el derecho aplicable a los vehículos completos, aun así no estaría autorizada a supeditar esa imposición al contenido nacional de los vehículos finalmente fabricados. Como no impone el derecho aplicable a los vehículos completos a las partes utilizadas en la fabricación de los vehículos que satisfacen las prescripciones de contenido nacional, China está dejando de recaudar ingresos que en otro caso se percibirían.

6. Conclusión

4.259 Las Comunidades Europeas opinan firmemente que las medidas objeto de examen en el presente asunto amenazan a las estructuras más básicas del sistema multilateral de comercio. Esas medidas eluden las obligaciones fundamentales que corresponden a China en virtud de los Acuerdos abarcados.

4.260 Por esas razones, todas ellas especificadas con detalle en su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud de los Acuerdos abarcados pertinentes.

F. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.261 Las observaciones iniciales de los Estados Unidos en su declaración oral serán breves por dos razones. En primer lugar, los Estados Unidos y nuestros dos correclamantes ya han presentado extensas comunicaciones escritas, y tanto las Comunidades Europeas como el Canadá presentan declaraciones orales. En segundo lugar, aunque la Primera comunicación de China contiene una cantidad considerable de material, sólo una parte muy pequeña de ese material es pertinente por lo que respecta a las cuestiones objeto de esta diferencia. Muy especialmente, China hace un amplio examen de las prácticas de los reclamantes en materia de elusión de los derechos antidumping, pero esta diferencia no guarda relación alguna con el dumping. A la inversa, y aparte de la cuestión previa, China ni siquiera discute la incompatibilidad de sus medidas con obligaciones básicas establecidas en el artículo III. Es más, parece que de hecho China reconoce que un aspecto crucial de sus medidas es incompatible con el artículo III.

4.262 Como se indica en nuestra Primera comunicación, China ha adoptado medidas que favorecen a las partes de automóviles nacionales con preferencia a las importadas a fin de proteger a la rama de

producción nacional de partes de automóviles. Esas medidas incluyen la imposición de una carga sustancial -superior a los derechos de aduana- a las partes de automóviles importadas, sin que se imponga una carga comparable a las partes de automóviles nacionales. Las medidas de China favorecen además a las partes nacionales en cuanto que la carga adicional sólo es aplicable si los automóviles producidos en el país incluyen una cantidad (en volumen o en valor) de partes de automóviles importadas que supera determinados umbrales. Las medidas incluyen asimismo amplias prescripciones en materia de registro, presentación de informes y verificación que sólo son aplicables si los fabricantes de automóviles nacionales utilizan partes de automóviles importadas.

4.263 Esas medidas son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones en materia de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan un trato menos favorable a las partes importadas por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren directa o indirectamente que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III).

4.264 La defensa de China tiene un doble aspecto: todas sus medidas conllevan la aplicación de derechos de aduana, y esos derechos de aduana son compatibles con el artículo II. Como subrayaron especialmente las CE en su Primera comunicación, y como volverán a hacer hoy todos los reclamantes, el argumento de China al amparo del artículo II carece totalmente de fundamento. Si China cobrara un derecho de importación del 25 por ciento sobre las partes de automóviles importadas, estaría infringiendo claramente sus consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II.

4.265 Sin embargo, el hecho de que el argumento de China al amparo del artículo II esté claramente injustificado no debe desviar la atención de una cuestión mucho más importante. China no impone un simple derecho de importación del 25 por ciento a las partes de automóviles. Por el contrario, las medidas de China son *mucho más perniciosas* que el simple incumplimiento de una consolidación arancelaria. Antes bien, las medidas establecen un complejo régimen reglamentario interno, cuyo principal efecto es discriminar contra las partes de automóviles importadas, fomentar el uso de contenido nacional y presionar a los fabricantes de partes extranjeros para que desplacen sus instalaciones y su tecnología a China. Esos perniciosos aspectos de discriminación existirían con independencia de que el nivel de las cargas impuestas por China a las partes de automóviles sea superior al consolidado específicamente para esas partes. Por consiguiente, los Estados Unidos consideran sumamente importante que las constataciones que se formulen en esta diferencia aborden las graves infracciones del artículo III en que China ha incurrido.

4.266 Con una excepción, la mayoría de lo que China presenta como defensa ni siquiera afecta a las incompatibilidades con el artículo III inherentes a su régimen regulador de las partes de automóviles. Desearía destacar este punto apartándome del orden habitual de un examen en el marco del artículo III. En otras palabras, abordaré primero los párrafos 4 y 5 del artículo III, para pasar después al párrafo 2 del artículo III.

4.267 Por lo que respecta, en primer lugar, al párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados que han de determinarse para establecer una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la compra o el uso en el mercado interior de los

productos importados y nacionales similares; y 3) se otorga al producto importado un trato menos favorable que el concedido al producto nacional similar.

4.268 El primer elemento, la determinación de los "productos similares" se satisface fácilmente. La única distinción entre las partes de automóviles importadas y las nacionales radica en su origen, y China no discute que las partes de automóviles importadas y las nacionales son "productos similares" a los efectos del artículo III.

4.269 El segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III es que las medidas afecten a la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior de los productos similares. En este caso, la Orden N° 8, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 de China actúan conjuntamente creando un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales. En primer lugar, el sistema impone una carga basada en los tipos y el valor total de las partes importadas utilizadas en el automóvil. En segundo lugar, el sistema impone onerosas prescripciones administrativas en materia de registro cuando las partes importadas se utilizan para la fabricación de vehículos. Esos aspectos de las medidas crean un desincentivo para comprar, usar y distribuir partes de automóviles importadas. Por tanto, las medidas satisfacen el segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III. China tampoco discute ese elemento.

4.270 El tercer y último elemento para determinar la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III obliga a evaluar si las medidas otorgan a los productos importados un trato menos favorable que el concedido a los productos nacionales. En el presente caso, las medidas tratan a las partes extranjeras de manera menos favorable que a las nacionales creando condiciones de competencia distintas para ellas. Esto se hace en dos, o tal vez tres, formas distintas.

4.271 En primer lugar, el nivel de la carga impuesta por China a las partes de automóviles depende de los tipos y el valor de las partes importadas utilizadas en un vehículo completo. Si se superan los umbrales, se aplicará una carga adicional a todas y cada una de las partes importadas incluidas en el vehículo. En otras palabras, con independencia de que el nivel absoluto de la carga sea o no compatible con las obligaciones asumidas por China en el marco del GATT, lo importante aquí es que el nivel de esa carga sobre, digamos, la parte *A*, cambia en función de que la parte *B* se importe o se obtenga en el país. Por tanto, los fabricantes de automóviles de China, con independencia de cuál sea el nivel absoluto de los derechos de aduana de China, tienen un claro desincentivo para utilizar partes de automóviles importadas. En consecuencia, las medidas modifican las condiciones de competencia al crear un importante incentivo para incluir partes nacionales con preferencia a las importadas. Además, China no discute que ese sistema otorga a las partes importadas un trato menos favorable.

4.272 El segundo método por el que las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que el concedido a las nacionales es mediante la imposición de onerosas prescripciones administrativas en materia de presentación de informes a cualquier fabricante que opte por usar partes de automóviles importadas al fabricar un automóvil en China. Esas prescripciones incluyen las siguientes:

- una "autoevaluación" para determinar el número de partes importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo en particular, lo que requiere catalogar todas las partes de cada modelo que se fabrique, así como realizar cálculos de los umbrales para cada conjunto y del precio global porcentual de las partes incorporadas al modelo;
- un registro del modelo de vehículo, incluido el plan de producción anual de dicho modelo; una lista de todos los proveedores nacionales y extranjeros; y una lista

detallada de todas las partes importadas y nacionales utilizadas en el modelo que se registra;

- la obligación de actualizar constantemente el registro para tener en cuenta cambios en la procedencia y el precio relativo de diversas partes de cada modelo de automóvil, así como cambios en automóviles específicos;
- pagos mensuales de las cargas, acompañados del informe de verificación, las cifras sobre producción total en el mes anterior, y una lista de partes y componentes utilizados por el fabricante el mes anterior para montar vehículos completos;
- y una obligación de que el fabricante mantenga -con respecto a todas las partes no importadas por el propio fabricante- registros concernientes al importador registrado y cualesquiera pruebas de los derechos y los impuestos sobre el valor añadido pagados.

4.273 Los fabricantes que opten por utilizar únicamente partes de automóviles nacionales para fabricar automóviles en China están exentos de todas esas onerosas prescripciones en materia de presentación de informes. Por tanto, esas prescripciones administrativas crean condiciones de competencia distintas y menos favorables para las partes importadas. Además, China no discute que esos aspectos de su medida otorgan a las partes importadas un trato menos favorable.

4.274 En tercer lugar, China, al describir sus medidas, afirma que las partes de automóviles importadas "no están en libre circulación en el territorio aduanero de China".³⁷ Como se indica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, las medidas de China aparentemente imponen onerosos requisitos de "depósito" a todas las partes de automóviles importadas, pero parece que esas medidas no se aplican. No obstante, parece que China, en su Primera comunicación, alega lo contrario. Si realmente todas las partes importadas están sujetas a onerosos requisitos de "depósito" que hacen que "no estén en libre circulación", ello constituye una prueba adicional de que China otorga a las partes importadas un trato menos favorable que a las partes nacionales. Una vez más, esa infracción del párrafo 4 del artículo III es independiente de cualquier cuestión relacionada con los tipos arancelarios permitidos en virtud de las consolidaciones arancelarias de China en el sentido del artículo II.

4.275 En resumen, acabamos de realizar un sencillo análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III. Es evidente que las medidas de China satisfacen cada uno de los tres elementos necesarios para establecer la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III. China, por su parte, no ha discutido en su comunicación ninguno de esos elementos. Además, con una excepción, la principal defensa presentada en la Primera comunicación de China -a saber, que sus cargas son derechos de aduana y que las partes importadas pueden clasificarse como vehículos completos- ni siquiera afecta a una cuestión en la que pudiera basarse una defensa respecto de esa evidente infracción del párrafo 4 del artículo III.

4.276 Analizando este aspecto con más detalle, aun en el caso de que se considerara que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana", e incluso si China realmente estuviera facultada, en virtud de sus consolidaciones arancelarias, para imponer un derecho del 25 por ciento a todas las partes importadas, las medidas de China seguirían constituyendo una infracción del párrafo 4 del artículo III. La infracción del párrafo 4 del artículo III, como acabamos de indicar, se basa en que la carga impuesta a una parte de automóvil específica cambiará en función de los tipos y el valor de

³⁷ *Ibid.*, párrafo 46.

otras partes importadas utilizadas en un vehículo completo, lo que constituye un sistema que crea un claro desincentivo para comprar y utilizar partes importadas. De manera análoga, las cargas administrativas aplicables únicamente a los usuarios de partes de automóviles importadas, así como las relacionadas con la condición de mercancía en régimen de depósito de las partes de automóviles importadas, son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III, con independencia de que se considere o no que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana". Esas infracciones del párrafo 4 del artículo III existirían con independencia de cualquier cuestión relacionada con el artículo II; es más, existirían incluso si China no hubiera consolidado en absoluto sus derechos arancelarios sobre las partes de automóviles.

4.277 Las medidas de China son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Y una vez más, con una excepción, la defensa invocada por China en su Primera comunicación no afecta a ninguna cuestión relacionada con el párrafo 5 del artículo III. Las medidas de China impugnadas imponen cargas adicionales y onerosas prescripciones administrativas si, entre otras cosas, los tipos y valores de las partes y componentes importados utilizados por un fabricante de automóviles superan determinados umbrales. Esas disposiciones, al expresarse en términos cuantitativos, son por su propia naturaleza "reglamentaciones cuantitativas" en el sentido del párrafo 5 del artículo III. Además, dado que por sus propios términos especifican las cantidades de partes importadas que darían lugar a que las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes fueran aplicables, las medidas son también reglamentaciones cuantitativas sobre "la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", en el sentido del párrafo 5 del artículo III, y requieren que una cantidad o proporción determinada de un automóvil provenga de fuentes nacionales, pues de lo contrario se impondrá una sanción en forma de carga adicional. China no discute en su comunicación este análisis fundamental en el marco del párrafo 5 del artículo III.

4.278 Además, como en el caso de la infracción del párrafo 4 del artículo III, esta infracción del párrafo 5 del artículo III existe con independencia de cualquier cuestión relacionada con las consolidaciones arancelarias de China, o de si la carga suplementaria impuesta por China es una carga interior o un derecho de aduana.

4.279 En contraste con lo que ocurre por lo que respecta a los párrafos 4 y 5 del artículo III, en la Primera comunicación de China sí figura una posible defensa de la infracción de las obligaciones establecidas por el párrafo 2 del artículo III. Esa defensa, sin embargo, es insostenible. Parece, además, que China reconoce que al menos algunos aspectos de sus medidas son incompatibles con el párrafo 2 del artículo III.

4.280 La determinación de la incompatibilidad de una carga interior con la primera frase del párrafo 2 del artículo III conlleva un doble proceso: en primer lugar, los productos importados y nacionales en cuestión tienen que ser "similares". Como se explica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, las partes de automóviles importadas y las nacionales son partes similares a los efectos del párrafo 2 del artículo III. China no lo discute. En segundo lugar, la carga interior aplicada a los productos importados deberá ser "superior" a la aplicada a los productos nacionales similares. En el presente caso, cuando los tipos o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales establecidos en las medidas, éstas imponen una carga interior a todas las partes importadas incorporadas al vehículo. Las partes nacionales están exentas. Por tanto, la carga interior aplicada a las partes importadas es "superior" a cualquier carga impuesta a las partes nacionales, lo que constituye inequívocamente una infracción del párrafo 2 del artículo III. Una vez más, China no lo discute.

4.281 La única defensa de China por lo que respecta a esta clara infracción del párrafo 2 del artículo III consiste en aducir que sus cargas son derechos de aduana, y no cargas interiores en el sentido del párrafo 2 del artículo III. Esa defensa carece totalmente de fundamento.

4.282 Como se indica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, otros grupos especiales han abordado, en el marco del GATT de 1947, la distinción entre las cargas interiores y los derechos de aduana. En uno de los primeros informes en el marco del GATT de 1947, en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial estudió si una carga en particular debía tratarse como una "carga interior" comprendida en el ámbito del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o como una "carga de importación" comprendida en el ámbito del artículo II. El Grupo Especial concluyó que como la carga a) "sólo se aplicaba a productos comprados por organismos públicos para su propio uso y no a las importaciones como tales" y b) "la percepción tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando el organismo público interesado abonaba el precio de compra", la carga constituía una carga interior. En otras palabras, como la carga dependía del uso interno del producto, no podía considerarse que era una carga en frontera.

4.283 Esta cuestión se abordó de nuevo en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. En ese asunto, el Grupo Especial del GATT de 1947 estudió si las cargas impuestas supuestamente para impedir la elusión del pago de derechos antidumping debían analizarse como derechos de aduana o como cargas interiores. Al formular su determinación, el Grupo Especial se centró en "el hecho de que el adeudo [de la carga] se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno". El Grupo Especial observó que las cargas se imponían sobre productos acabados montados o producidos en las CEE, y no se imponían en el momento o el lugar de la importación. Por consiguiente, concluyó que las cargas de las CEE eran "cargas interiores" en el sentido del artículo III.

4.284 Al igual que en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, las cargas impuestas por China objeto de esta diferencia son cargas interiores, no cargas en frontera. No se imponen en el momento o como condición de la entrada de las partes en China. Es más, las medidas en litigio no imponen cargas sobre todas las partes importadas, sino sólo sobre las utilizadas por los fabricantes para montar vehículos nuevos que superan los umbrales establecidos por las medidas de China.

4.285 Las medidas de China en litigio en la presente diferencia no son medidas en frontera, sino medidas interiores, cuya aplicación está en función de los detalles de las operaciones de fabricación posteriores a la importación que tienen lugar dentro de China. Llevan a esta conclusión todos los factores siguientes:

- La determinación de si las partes importadas constituyen "características de un automóvil completo" se hace en función de los detalles de las operaciones de un proceso de montaje interno, y no en función de la condición de las partes en el momento de la entrada.
- Con arreglo a las medidas, todas las partes de un vehículo completo se combinan para determinar si la carga del 25 por ciento es aplicable, con independencia de los países donde tienen su origen esas partes, de cuándo o de dónde entraron en el territorio de China, o de quién las importó. Aunque una parte haya sido importada por un proveedor, y aunque el proveedor ya haya pagado derechos y gravámenes aduaneros, la parte se agrupa con otras partes importadas por el propio fabricante a efectos de la determinación.

- La carga del 25 por ciento no se impone al importador, sino al fabricante -con independencia de que éste sea o no realmente el importador de la parte de que se trate-.

4.286 La Primera comunicación de China contiene lo que parece ser una importante concesión de China por lo que respecta a su argumento de que sus medidas imponen derechos de aduana, no cargas interiores. En particular, la nota 20 de su Primera comunicación escrita dice así:

En algunos casos, un fabricante puede ensamblar un vehículo utilizando un cierto número de partes y componentes importados que ha comprado a un tercero en China. En esos casos, el fabricante está obligado a pagar cualquier diferencia entre la cuantía del derecho que se impuso sobre las partes importadas en el momento de la importación y la cuantía del derecho que se habría impuesto sobre la base de su uso en el ensamblaje de un vehículo importado completo. Como se indica en la parte IV.G [de la Primera comunicación escrita de China], esta disposición es necesaria para impedir el recurso a terceros importadores como medio para eludir las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles completos.

La parte IV.G, a la que China hace referencia en esa nota, es la sección de la Primera comunicación escrita de China en la que se afirma que cualesquiera infracciones de otros artículos del GATT están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Por tanto, tal como los Estados Unidos, a nuestro juicio imparcialmente, entienden esta nota, China reconoce que la imposición de una carga a una parte importada por un tercero es una carga interior -no un derecho de aduana- incompatible con el artículo III, aunque China puede pese a ello defenderse al amparo del apartado d) del artículo XX.

4.287 Esto es una concesión crucial. La consideración de partes importadas por terceros y la aplicación de cargas a éstas no son aspectos accesorios de las medidas de China. Antes bien, son parte integrante de las medidas de China. El número o el valor de las partes importadas por terceros puede ser determinante de que se impongan cargas a todas las partes importadas utilizadas en un vehículo producido en el país. Además, y más fundamentalmente, con arreglo al análisis de China, no hay realmente nada que distinga la carga impuesta a las partes importadas por terceros de la impuesta a las partes importadas por el fabricante. Si, como al parecer reconoce China, la carga impuesta a las partes importadas por un tercero es una carga interior, la carga impuesta a las partes importadas por fabricantes tendrá que serlo también.

4.288 En su Primera comunicación escrita, China intenta hacer una distinción entre *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, pero no lo consigue. China aduce, en primer lugar, que las medidas objeto de esos dos casos son diferentes de las adoptadas por China. Sin embargo, las medidas objeto de cualquier diferencia siempre son distintas. El hecho es aquí que en esos dos casos, como en la presente diferencia, la carga se impuso con ocasión de la venta del producto en el mercado interior, no con ocasión de su importación. Por consiguiente, sea cual sea la etiqueta que se aplique a la carga, ésta era una carga interior sujeta a las disciplinas del artículo III.

4.289 China aduce, en segundo lugar, que su medida es distinta porque se impone con objeto de recaudar derechos de aduana. Sin embargo, ese tipo de argumento fue expresamente examinado y rechazado en *CEE - Piezas y componentes*. Según ese informe: "el Grupo Especial examinó primeramente si el objetivo de política económica perseguido con la exposición de una carga debe ser tomado en consideración para determinar la cuestión de si la carga se aplica 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II. ... Lo que cuenta ... no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino el hecho de que el adeudo de ésta se produzca por la

importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno".

4.290 Aplicando aquí ese razonamiento, tanto si, como alega China, su carga se adopta con la finalidad general de recaudar una cantidad igual a un derecho de aduana al que China cree tiene derecho como si no es así, esa carga es interior y está sujeta a las disciplinas del artículo III.

4.291 En resumen, por lo que respecta al examen del artículo III, los Estados Unidos han establecido la existencia de infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 de dicho artículo. La defensa de China -que la carga impuesta por su medida es un derecho de aduana compatible con las consolidaciones en el marco del artículo II- sólo guarda relación con la infracción del párrafo 2 del artículo III, e incluso en ese caso parece que China reconoce que sus medidas infringen el artículo III por lo que respecta a las partes importadas por un tercero.

4.292 Permítanme ahora centrarme en la "excepción" que he mencionado varias veces. Es decir, la excepción a la declaración de que en la Primera comunicación escrita de China no hay nada que se refiera, ni siquiera tangencialmente, a una posible defensa de sus infracciones del artículo III. En el mejor de los casos, todo el examen de la clasificación adecuada de las partes de automóviles importadas y sus consolidaciones en el marco del artículo II que figura en la Primera comunicación escrita de China parece ser un intento de invocar la excepción del apartado d) del artículo XX en defensa de sus infracciones del artículo III, como se esboza vagamente en la última sección de esa comunicación escrita.

4.293 Como consecuencia de ello, los Estados Unidos sostienen que el método y el orden adecuados del análisis en esta diferencia deben ser los siguientes. El Grupo Especial debe examinar primero las medidas de China en el marco de las disciplinas del artículo III y, como los Estados Unidos han demostrado, constatar que son incompatibles con esas obligaciones. En la medida en que el examen de la clasificación arancelaria y las consolidaciones en el marco del artículo II realizado por China pueda ser pertinente en esta diferencia, lo sería como parte del intento de China por satisfacer su carga de establecer, al amparo del apartado d) del artículo XX, una defensa de sus infracciones del artículo III.

4.294 A juicio de los Estados Unidos, cualquier defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX equivaldría al argumento siguiente: que China desea infringir el artículo II, y por ello tiene derecho a incurrir en una infracción primaria del artículo III. En otras palabras, los Estados Unidos sostienen que China ni siquiera dispone de una base para defender al amparo del artículo XX sus infracciones del artículo III.

4.295 Por lo que respecta al argumento de China sobre la clasificación arancelaria, los Estados Unidos sostienen que dicho argumento carece totalmente de fundamento. El argumento se basa exclusivamente en la RGI 2 a), pero China la interpreta mal y pasa por alto otras notas interpretativas, así como la Lista de compromisos arancelarios de China en su totalidad.

4.296 La RGI 2 a) tiene dos partes, ninguna de las cuales equivale a nada que se aproxime a la interpretación de China. En primer lugar, la RGI 2 a) estipula que los productos incompletos pueden clasificarse como completos si presentan sus características esenciales. Ni siquiera se acerca a permitir, como sostiene China, que China, por ejemplo, clasifique un cilindro de freno como un automóvil completo.

4.297 En segundo lugar, la RGI 2 a) permite a los importadores presentar un producto no montado para su trato arancelario como producto montado. Aquí el aspecto central, que confirman las notas

interpretativas citadas por la propia China, es que el importador "presenta" el producto no montado a la autoridad aduanera. No hay en la RGI 2 a) nada que sugiera que una autoridad aduanera tiene que localizar todas las entradas de distintas partes, por distintos importadores, de distintos proveedores, e incluso de distinto origen nacional, y después agruparlas en algún producto no montado ficticio que seguidamente pueda clasificarse como el producto montado.

4.298 China también hace caso omiso de la primera Regla general para la interpretación del SA, la RGI 1. Esa Regla estipula que "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo". Además, China hace caso omiso de las partidas del capítulo del SA específicas para las partes de automóviles, así como de su propia Lista de compromisos arancelarios, que contiene descripciones detalladas de varias partes de automóviles y conjuntos y subconjuntos de automóviles. Es imposible leer la Lista de China, con todas sus detalladas descripciones de partes de automóviles, y concluir que a pesar de ello todas las partes de automóviles utilizadas a efectos de fabricación deben clasificarse como automóviles completos. Antes bien, tanto por simple lógica como por aplicación de la RGI 1, las partes y conjuntos de automóviles importados en China tienen que clasificarse de conformidad con las partidas arancelarias específicas consignadas en la Lista de China.

4.299 Tomemos, por ejemplo, un radiador de automóvil. La Lista de China tiene una subpartida específica para los radiadores (87089100). No hay en la Lista de China ni en las reglas interpretativas fundamento alguno para que China clasifique un envío de radiadores como "vehículos no ensamblados", en lugar de hacerlo en la línea arancelaria dedicada específicamente a los radiadores en la Lista de China.

4.300 El informe del Grupo de Trabajo confirma también que China no puede tratar de clasificar las partes de automóviles como vehículos completos. El párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión estipula que el Protocolo, que incluye los compromisos a que se hace referencia en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, será parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. El párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo incluye el compromiso de China reproducido en el párrafo 93 de dicho informe. Como consecuencia de ello, el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. Aparentemente, China no lo discute.

4.301 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 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.

4.302 Ese párrafo demuestra que los Miembros abrigaban preocupaciones sobre el trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD, y quisieron asegurarse de que quedaran sujetos a un derecho no superior al 10 por ciento. La interpretación que China hace de ese párrafo, tal como figura en su Primera comunicación, no resiste ni siquiera un examen superficial. Según China, a los Miembros en realidad no les importaba el trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD, sino sólo el trato arancelario de esos artículos si se les asignaba una línea arancelaria separada, por lo que China es libre de imponer un tipo del derecho mucho más elevado siempre que clasifique los artículos en

alguna subpartida existente. China no puede dar razones por las que cualquier Miembro, en cualquier circunstancia, tendría esa intención, y no hay tales razones. En breve, la única interpretación razonable del informe del Grupo de Trabajo es que China se comprometió a imponer a los juegos de piezas CKD y SKD un derecho no superior al 10 por ciento.

4.303 La existencia de ese compromiso por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD pone de manifiesto que la afirmación de China de que está facultada para imponer derechos del 25 por ciento a todas las partes importadas cuando se alcanzan determinados umbrales es insostenible. Esos umbrales se activan cuando en el montaje del vehículo completo se incluyen muchas menos partes importadas que en los juegos de piezas CKD y SKD.

4.304 China tampoco tiene motivos para afirmar, como hace en su Primera comunicación escrita, que muchos otros Miembros de la OMC han promulgado medidas de algún modo similares al régimen de China aplicable a las partes de automóviles importadas. China cita, por ejemplo, un reglamento estadounidense (China - Prueba documental 27) concerniente a "expediciones múltiples" como si de algún modo respaldara la interpretación de la RGI 2 propugnada por China. Sin embargo, el reglamento demuestra precisamente lo contrario. Como se explica en él, atañe a entidades que, debido a su tamaño y naturaleza, no pueden enviarse en una sola expedición, y tienen que importarse sin montar o desmontadas. Esta norma se adoptó para favorecer a los importadores, que querían que sus productos se clasificaran como el producto completo con arreglo a la RGI 2, pero antes no podían hacerlo porque la entidad era demasiado grande para caber en una sola expedición (lo que habitualmente significaba una sola embarcación). La regla flexibiliza los reglamentos aduaneros para permitir que un producto no montado se beneficie de la RGI 2 aunque tenga que importarse en más de una embarcación. No hay en la regla nada parecido al régimen que China aplica a las partes de automóviles, que requiere dar a distintas expediciones de partes el trato arancelario aplicable a un vehículo completo. Es más, el reglamento estadounidense va más allá de lo necesario para garantizar a los importadores que "pueden, naturalmente, seguir presentando una entrada separada para cada porción de una expedición no montada o desmontada cuando llega a su destino, si así lo prefieren".³⁸

G. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.305 Como hemos explicado en nuestras comunicaciones y como acaban de poner de relieve nuestros correclamantes, China no ha cumplido su obligación básica, en virtud del artículo III del GATT de 1994, de dar trato nacional a las partes de automóviles importadas para su utilización en la producción de automóviles chinos. Además, ha establecido prescripciones de contenido nacional que están claramente en conflicto con el Acuerdo sobre las MIC, y no ha respetado los compromisos que contrajo al acceder a la OMC, incluido el relativo a los aranceles aplicables a las partes y los juegos de piezas completamente desmontados y parcialmente desmontados.

4.306 China caracteriza erróneamente sus medidas como medidas compatibles con su Lista de concesiones y, en consecuencia, con el artículo II del GATT de 1994, y lo hace en lugar de abordar directamente su infracción del artículo III.

4.307 Para empezar poniendo esta diferencia en su contexto, cabe señalar que China es una economía en rápido crecimiento. Su Gobierno tiene estrategias claras para el desarrollo de sectores industriales clave, entre ellos la producción de automóviles. Como consecuencia de ello, China se ha

³⁸ China - Prueba documental 27, en 31.922; sin subrayar en el original.

convertido en pocos años en uno de los mayores productores mundiales de automóviles. Es un caso notable de éxito económico.

4.308 Los proveedores extranjeros de ese sector han tratado de beneficiarse del aumento de la producción de automóviles en China. Han invertido en el mercado chino, han ampliado su producción a medida que la rama de producción se ampliaba, y han ampliado en la medida necesaria las cadenas de suministro mundiales para proporcionar la capacidad y la tecnología que el mercado exige. Estas decisiones comerciales, así como los beneficios económicos para China de ellas derivados, han sido consecuencia directa de la eliminación de medidas proteccionistas con ocasión de la adhesión de China a la OMC. Esas medidas proteccionistas incluían el trato preferencial para los vehículos fabricados en China que respetaran determinados umbrales de contenido nacional. Desgraciadamente, al introducirse las medidas esos umbrales de contenido nacional se han restablecido.

4.309 La producción de automóviles es un proceso industrial complejo. Se necesitan cantidades ingentes de capital y de materiales para desarrollar, producir y vender automóviles. Un nuevo sedan familiar representa muchos años de inversiones en diseño y desarrollo, así como largas cadenas de insumos, con muchos proveedores, a veces superpuestos.

4.310 Las partes de automóviles se envían a su destino de conformidad con requisitos logísticos muy estrictos. En muchos casos, una sola parte -por ejemplo una abrazadera- pasará de un proveedor a otro, siendo objeto de varias transformaciones en su camino hasta su inclusión final en un vehículo acabado. Además, esas cadenas de suministro envían muchas de esas partes no sólo de fábrica a fábrica, sino de país a país.

4.311 Como es natural, en un proceso de fabricación tan complejo, en el que miles de partes individuales configuran un vehículo acabado, muchas partes no están asignadas a la producción de vehículos específicos. En lugar de ello, se compran y venden en grandes volúmenes, y cuando es necesario se envían a las instalaciones de producción. China pasa por alto esa complejidad en un esfuerzo por justificar sus medidas como una solución necesaria de un simple problema, que denomina "elusión".

4.312 La diferencia, no obstante, es sencilla por su propia naturaleza. Lo que está en litigio es la obligación bien establecida de otorgar trato nacional. Los Miembros de la OMC no pueden discriminar entre los productos importados en su territorio y los productos nacionales similares. Y las medidas de China, que incumplen esa obligación, no son sino prescripciones de contenido nacional que niegan el trato nacional a las partes de automóviles importadas.

4.313 En su comunicación, China ha trabajado admirablemente para oscurecer esa circunstancia. Ha tratado de establecer como premisa básica que las características esenciales de las partes de automóviles importadas en China no pueden determinarse con certeza cuando se presentan en la frontera. Más importante aún, ha sugerido, sin justificarlo, que buena parte del comercio de esas partes tiene por objeto evitar, ilegítimamente, el pago de los aranceles chinos.

4.314 En el comercio internacional hay normas claras para la evaluación de las mercancías cuando se importan. Esas normas tienen en cuenta que la administración eficaz de las leyes y reglamentos aduaneros requiere flexibilidad en la importación en la frontera. El Canadá y otros Miembros de la OMC reconocen esa flexibilidad en sus leyes y reglamentos. El Canadá, sin embargo, no acepta que ello faculte libremente a los Miembros para definir la importación como les convenga, menoscabando así la certidumbre comercial que confiere el principio de trato nacional. China no ha abordado de manera significativa la clara relación de sus medidas con las obligaciones establecidas en

el artículo III del GATT de 1994, y ni siquiera ha respondido a los argumentos básicos que se han presentado en su contra.

4.315 En su defensa al amparo del artículo XX, China no ha presentado ninguna prueba convincente de que esas medidas sean necesarias. Tampoco ha respondido en absoluto a la alegación de que las medidas no constituyen sino una restricción encubierta al comercio internacional.

2. Cuestiones jurídicas

a) China no ha respondido a los argumentos formulados en el marco del artículo III del GATT de 1994

4.316 El Canadá conviene con China en que este caso requiere determinar si es el artículo II o el artículo III el aplicable a las cargas impuestas a las partes importadas utilizadas en la fabricación en China. En lo que diferimos, y significativamente, es en la respuesta a esa pregunta. Las cargas en litigio son cargas interiores, como se describe con detalle en la Primera comunicación escrita del Canadá, y están, por tanto, sujetas a las disciplinas establecidas en el artículo III.

4.317 China aduce que sus medidas son de algún modo distintas de las examinadas en anteriores decisiones del GATT y la OMC. Ese argumento se apoya en la alegación viciada de China de que una carga que describe como un derecho de aduana con arreglo a su legislación interna tiene por ello que ser un derecho de aduana en el sentido del artículo II. Para hacer efectiva esa ficción, China determina teóricamente que las partes de automóviles importadas están "en régimen de depósito" hasta el momento en que les aplique una carga interior definitiva. Y China sólo aplica esa carga definitiva cuando la parte se ha incorporado a un vehículo producido en China.

4.318 China presenta dos supuestas justificaciones para tratar de ese modo las partes importadas. En primer lugar, aduce que no hay una línea divisoria clara entre las partes y un artículo completo compuesto por esas partes. Su segunda alegación, relacionada con la primera, es que una diferencia en la clasificación, y la diferencia resultante entre los aranceles aplicables a las partes y al artículo completo, da lugar a lo que China llama "elusión".

4.319 Por lo que respecta a la primera supuesta justificación cabe señalar que, en efecto, puede haber casos en los que un artículo es un producto incompleto o inacabado cuando se importa, pero presenta todas las características esenciales de un producto completo o acabado. El SA permite a los funcionarios de aduanas clasificar ese producto como un producto entero, siempre que esa clasificación se base en la presentación en la frontera. El SA, por ejemplo, permite expresamente que un vehículo por lo demás completo pero en el que falta el motor se clasifique como un automóvil. De manera análoga, la práctica de muchas autoridades aduaneras consiste en clasificar un juego de piezas, presentado en una sola unidad en la frontera y compuesto por *todas* las partes necesarias para construir un vehículo entero, en la subpartida arancelaria de 6 dígitos correspondiente a los vehículos enteros.

4.320 Dejemos de lado el hecho de que esos juegos de piezas a menudo se caracterizan también al nivel de 8 dígitos y con sujeción a un tipo arancelario separado y más bajo. En la mayoría de los casos, las partes que se envían juntas se clasificarán debidamente o bien como partes o como una categoría intermedia prevista en el SA. Por ejemplo, un chasis al que van unidos un motor, un eje portador y un eje motor, frenos y dirección -en otras palabras, una mercancía que presenta todas las características esenciales de un vehículo entero, salvo la carrocería- aunque ya esté montado, no puede clasificarse debidamente como un vehículo entero con arreglo al SA.

4.321 Una combinación así tiene, en lugar de ello, su propia categoría, a saber, la de chasis con motor incorporado, en la línea arancelaria 87.06.³⁹ Significativamente, y por lo que respecta al presente asunto, el tipo arancelario consolidado por China para esta categoría intermedia es el mismo que el aplicable a las partes, y no el tipo mucho mayor aplicable a los vehículos enteros. El hecho de que la categoría intermedia esté consolidada al tipo de las partes es probablemente la razón por la que China pasa por alto esa categoría, al tiempo que sugiere que un Miembro tiene amplias facultades discrecionales, con arreglo al SA, para clasificar varias combinaciones de partes como vehículos enteros. El hecho mismo de que la categoría intermedia exista es una prueba inequívoca de que no hay tales facultades discrecionales.

4.322 La determinación de si una mercancía presenta las características esenciales de una mercancía distinta y acabada tiene lugar cuando se importa, es decir, cuando atraviesa por primera vez la frontera. En ese momento se toma una "instantánea" del producto. Las leyes y reglamentos aduaneros de un Miembro deben disponer lo necesario para una determinación objetiva de la manera en que se toma esa instantánea y la manera en que se han de establecer los derechos conexos. Esas leyes y reglamentos, de conformidad con principios internacionalmente aceptados, pueden otorgar la flexibilidad necesaria para que los derechos se paguen en una fecha posterior a la de importación, o permitir a los importadores que impugnen la exactitud de las decisiones de clasificación. Pueden también disponer lo necesario para someter las mercancías a prueba cuando la exactitud de la clasificación esté en litigio.

4.323 Aunque las prácticas aduaneras incluyen procedimientos que pueden aplicarse después de que se tome la instantánea y los productos hayan entrado en el territorio aduanero de un Miembro, los Miembros no toman nuevas instantáneas a discreción. Desde luego no toman, o no deben tomar, una instantánea de una mercancía importada *después* de que ha sido transformada en un proceso de fabricación.

4.324 El artículo II del GATT de 1994 permite a los Miembros aplicar aranceles de importación "teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas" en sus Listas. Como han establecido las comunicaciones escritas de los reclamantes, y como pone de manifiesto la jurisprudencia, las cargas en frontera sólo pueden aplicarse sobre la base de la presentación de las mercancías *en la frontera*. Un Miembro puede imponer condiciones en el momento de la presentación, pero sólo si la Lista del Miembro lo prevé. No hay en la Lista de China ningún término, condición o cláusula que permita lo que las medidas consiguen. No hay justificación alguna para establecer una condición que permita determinar, contrariamente a lo establecido en la práctica de clasificación, que una parte de automóvil que se encuentra en el mercado interior de China es algo distinto de lo que la instantánea tomada en la frontera claramente demostró que era.

4.325 De la aplicación de las medidas cabe extraer varias conclusiones útiles:

- La imposición de una carga adicional del 15 por ciento a determinadas partes no guarda relación alguna con la instantánea de la condición de las partes tal como se presentaron en la frontera de China. Dos partes importadas idénticas recibirán un trato distinto sobre la base de lo que les ocurra dentro de China.
- Las medidas no se limitan a los casos en que un solo fabricante importa de un solo proveedor extranjero, o incluso de un solo país extranjero, todas las partes necesarias para fabricar un vehículo. Se aplican a los fabricantes de partes que, en condiciones de libre competencia, importan en China partes para fabricar un producto que a su vez

³⁹ Prueba documental conjunta 2.

será utilizado por varios otros fabricantes de partes que actúan en condiciones de libre competencia. Todo ello tiene lugar antes de que las partes transformadas finalmente se vendan a un fabricante de vehículos.

4.326 Por mucho que China intente confundir la cuestión, la decisión adoptada en el asunto *CEE - Piezas y componentes* pone de manifiesto que las medidas son de aplicación interna y no están sujetas a lo dispuesto en el artículo II del GATT de 1994.⁴⁰ En aquel caso, el Grupo Especial constató que la medida de la CEE, que imponía una carga sobre determinadas partes sobre la base de una alegación de que esa carga era necesaria para evitar la elusión de los derechos antidumping aplicables a los vehículos fabricados, era incompatible con el artículo III del GATT de 1994 y no podía justificarse al amparo del artículo XX. Esa conclusión es aun más aplicable a las medidas de China, que imponen una carga a *todas* las partes importadas, con independencia de su origen y de quién las compra, sin base en una investigación anterior.

4.327 China retorna una y otra vez a su representación errónea del texto de la decisión del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Hace referencia a la flexibilidad administrativa general que permite a los funcionarios de aduanas examinar e impugnar anteriores evaluaciones de mercancías. No hay en el asunto *CEE - Piezas y componentes* nada que sugiera que un examen de la clasificación pueda utilizarse para negar el trato nacional. La invocación, fuera de contexto, de las prácticas aduaneras de otros Miembros sólo sirve para oscurecer lo que realmente importa. Sea cual sea la flexibilidad que existe en la clasificación arancelaria, esa flexibilidad no permite rastrear las partes importadas en el proceso de fabricación y clasificarlas como el producto acabado al que se han incorporado. Eso es una medida interior.

4.328 Las medidas no sólo rastrean y reclasifican las mercancías mucho después de la importación, sino que también vinculan esa clasificación al uso de productos nacionales. Dicho de otra manera, la discriminación está intrínsecamente vinculada a las medidas en materia de inversiones establecidas por el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4⁴¹, y a la preferencia expresa de China por las partes nacionales en perjuicio de las importadas. Estas medidas, y las cargas que imponen, sólo se aplican a las partes importadas. Están, por consiguiente, relacionadas con el comercio, en infracción del artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*, y son incompatibles con el *Protocolo de Adhesión* de China. Estas cuestiones, así como las relacionadas con las infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT en que incurre China, se analizan en la comunicación escrita del Canadá.

b) Las defensas de China al amparo del artículo XX del GATT

4.329 Este recurso es tanto explícito como implícito.

4.330 ¿En qué sentido lo es? China se refiere claramente, si bien de pasada, al apartado d) del artículo XX. Este es su primer recurso, expreso, al artículo XX. Sin embargo, el argumento primario de China, formulado ostensiblemente al amparo del artículo II del GATT de 1994, no es sino una reinención de lo que a todos los efectos constituye la misma defensa al amparo del artículo XX.

4.331 China justifica sus medidas aduciendo que son necesarias para impedir que los importadores hagan lo que China caracteriza como esfuerzos para "eludir" los derechos de aduana. El Canadá está de acuerdo con las observaciones de las Comunidades Europeas sobre esta viciada teoría de la "antielusión", y se permite añadir lo siguiente. Para defenderse frente a este supuesto problema, China sugiere que la importación puede hacerse sobre una "base condicional" siendo la condición el

⁴⁰ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8.

⁴¹ Pruebas documentales conjuntas 27 y 28, respectivamente.

uso global de contenido nacional. Sin embargo, el artículo II no admite esas condiciones, ni, como quisiera China, el informe del Grupo Especial sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes* sugiere que estén permitidas.

4.332 China tiene que inventar este concepto de "importación sujeta a condiciones" porque no está fijando las cargas aplicables a los productos en el momento de su importación. En lugar de ello impone una carga interior basándose en la teoría de que esa carga es necesaria para impedir la "elusión" de los derechos de aduana. Al igual que en *CEE - Piezas y componentes*, esa carga no puede defenderse sobre la base de que en realidad es un derecho de aduana. Como consecuencia de ello, China sólo puede recurrir al artículo XX.

4.333 Como observó el Órgano de Apelación en *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, el análisis de una medida en el marco del artículo XX tiene dos aspectos.⁴² La medida impugnada debe justificarse provisionalmente al amparo de la excepción específica del artículo XX, en este caso el apartado d) de dicho artículo. Esa justificación incumbe a China. Seguidamente, China deberá satisfacer las prescripciones del preámbulo del artículo XX. Es decir, la medida no puede aplicarse en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificada o una restricción encubierta al comercio.

4.334 Para apoyarse en el apartado d) del artículo XX, China deberá probar dos elementos: las medidas tienen que estar destinadas a "lograr la observancia" de leyes o reglamentos que no sean en sí mismos incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994; y las medidas tienen que ser "necesarias" para lograr esa observancia. Para determinar si una medida es "necesaria" es preciso ponderar diversos factores, especialmente la contribución de la medida de cumplimiento a la aplicación de la ley y reglamento de que se trate, la importancia de los valores o intereses comunes protegidos por esa ley o reglamento, y la repercusión subsiguiente de la ley o reglamento sobre las importaciones o las exportaciones. Una medida no puede ser necesaria si se dispone de una alternativa más razonable evaluada a la luz de esos tres factores.

4.335 Las medidas de China ni están destinadas a lograr la observancia ni son necesarias. *No pueden* ser necesarias. Un Miembro no puede condicionar o reducir sus compromisos, como los contraídos en virtud del artículo III del GATT de 1994, con objeto de aplicar su Lista. Sin embargo, China ha aclarado que a su juicio las medidas son necesarias para "aplicar y hacer cumplir" su Lista. Aparentemente, la defensa de China se basa aquí en la siguiente argumentación:

- las medidas afectan a partes importadas en China;
- si esas partes se enviaran juntas en una expedición, podrían, con arreglo al SA, haberse clasificado como un vehículo entero;
- los fabricantes de vehículos están "evadiendo" el arancel aplicable a esos vehículos enteros expidiendo las partes por separado; y, en consecuencia,
- China tiene motivos justificados para imponer una carga interior a esas partes con objeto de impedir esa "evasión".

4.336 La defensa de China no tiene en cuenta que las partes son importadas por fabricantes tanto de vehículos como de partes, y que se venden y son objeto de ulterior elaboración en varias ubicaciones

⁴² Informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafos 64 a 70.

por varios fabricantes de partes independientes dentro de China. Más fundamentalmente, China, en su defensa, no identifica ningún problema que haga que las medidas sean necesarias. En el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita, China cita el ejemplo de las expediciones de la empresa Z, en Corea, como ilustración del problema supuestamente inherente al comercio de partes de automóviles. Aunque se aceptara que el ejemplo de la empresa Z constituye una cuestión de clasificación, cosa que el Canadá no acepta, ese ejemplo sólo demuestra que una gran proporción de las partes importadas se utilizó en un vehículo que se montó en China. No proporciona ninguna prueba sobre las fechas de las expediciones o su frecuencia, o sobre alguna otra cosa relacionada con la cuestión básica del estado de las mercancías cuando se presentaron en la frontera. Es decir, no proporciona prueba alguna de "evasión" arancelaria.

4.337 China mantiene la teoría de que todas las partes importadas utilizadas en la fabricación de automóviles en China pueden clasificarse como un producto acabado. Con arreglo a esa definición de la evasión, es difícil imaginar alguna disciplina sobre la aplicación de normas aduaneras con arreglo a la cual pueda constatar que se aplica un tipo del derecho más elevado a un producto importado. En ese contexto, *cualquier* clasificación podría justificarse como "necesaria", en el sentido del artículo XX, recurriendo a distintas clasificaciones establecidas en la Lista de un Miembro.

4.338 Con arreglo a los términos del preámbulo del artículo XX, la aplicación de las medidas da lugar a una discriminación arbitraria e injustificable contra las partes importadas, así como a una clara restricción al comercio. Las medidas no apuntan a determinadas empresas que se haya constatado "evaden" los aranceles. Su repercusión tampoco se circunscribe a los fabricantes de vehículos, que son los únicos que, con arreglo a la teoría de China, podrían estar perpetrando esta "evasión". Esto es totalmente independiente de si las partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas podrían incluso constituir un vehículo entero con arreglo al Sistema Armonizado.

4.339 Esto es totalmente independiente de si las partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas podrían incluso constituir un vehículo entero con arreglo al SA. Debido tal vez a esa arbitrariedad, China opta por distinguir entre la noción de los requisitos de depósito, tal como habitualmente se entienden, y cuya aplicación tiene un alcance limitado, y el sistema expansivo de constitución de garantías que se aplica a las partes importadas en China.

3. Conclusión

4.340 Es cierto que los artículos III y II del GATT de 1994 se sustentan mutuamente. Se trata, sin embargo, de obligaciones totalmente distintas; el artículo II atañe a las cargas que un Miembro de la OMC puede aplicar a las mercancías importadas en su frontera; el artículo III atañe a lo que un Miembro de la OMC hace después de que esos productos hayan pasado la frontera. Por consiguiente, una infracción del artículo III no puede justificarse simplemente invocando el artículo II. Un Miembro de la OMC puede justificar la adopción de medidas interiores que infringen el artículo III basándose en que son necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras, y por tanto defendibles al amparo del apartado d) del artículo XX. Sin embargo, en este caso China no ha satisfecho la carga que debe satisfacer para establecer esa defensa.

4.341 Una medida que por lo demás es interior no puede convertirse en una medida en frontera simplemente porque un Miembro diga que lo es. La jurisprudencia lo pone de manifiesto. China ha hecho referencias sesgadas e irrelevantes a la práctica de los Miembros para confundir esta cuestión, pero no ha alegado nada que pueda justificar la incompatibilidad de sus prescripciones en materia de contenido nacional con sus compromisos en el marco de la OMC. El Decreto N° 125 y las medidas con él conexas representan, simplemente, un incumplimiento de la obligación de China de otorgar trato nacional a las partes de automóviles importadas en virtud de lo dispuesto en los párrafos 2, 4 y 5

del artículo III del GATT de 1994, así como una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Como consecuencia de ello, las medidas constituyen una clara infracción del principio fundamental de no discriminación en el comercio internacional.

H. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.342 La presente diferencia atañe al derecho soberano de China de velar por la observancia de su arancel de aduanas y obtener el beneficio de las disposiciones recíprocas y mutuamente ventajosas de acceso a los mercados que negoció en relación con su adhesión a la OMC. Con arreglo a la Lista de concesiones que negoció con otros Miembros de la OMC, China está facultada para imponer a los vehículos automóviles un tipo del derecho más elevado que el aplicable a las partes de vehículos automóviles. Esta diferencia en los tipos arancelarios tiene importantes efectos para China en materia de ingresos y de acceso a los mercados. Lo que hay que determinar en este procedimiento es si China puede adoptar medidas para lograr la observancia de su arancel de aduanas y preservar el valor de las disposiciones en materia de acceso a los mercados que negoció cuando se adhirió a la OMC.

4.343 Los reclamantes opinan que la diferencia de los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles establecida en la Lista de concesiones de China es en la práctica inaplicable. Permítanme presentar al Grupo Especial un ejemplo concreto. Como China demostró en su Primera comunicación escrita, hay en China un fabricante de automóviles que importa un 90 por ciento de las partes y componentes necesarios para montar un modelo de vehículo específico. Importa esas partes y componentes de sus propias filiales, y de un solo país. No cabe discutir que China podría adecuadamente clasificar esas partes y componentes como un vehículo automóvil si entraran en China en una sola expedición. Sin embargo, según los reclamantes, el fabricante de automóviles puede evadir el tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles simplemente importando esas partes y componentes en distintas expediciones.

4.344 China no está de acuerdo en que la Lista de concesiones que negoció sea en la práctica inaplicable. Tampoco cree que ello sea compatible con la preservación de la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias. Las medidas que China ha adoptado para lograr la observancia de su arancel de aduanas son compatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II del GATT de 1994, y también compatibles con los compromisos que contrajo cuando se adhirió a la OMC.

2. La cuestión objeto de esta diferencia

4.345 Conviene a los objetivos de los reclamantes el que esta diferencia parezca significativamente más complicada de lo que es. La cuestión sometida a la consideración del Grupo Especial es, en realidad, muy sencilla: ¿Puede China, de manera compatible con sus obligaciones en el marco de la OMC, clasificar las expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles sobre la base de su contenido en lugar de su forma? Lo que en la práctica sostienen los reclamantes es que el GATT obliga a China a dar preferencia a la forma sobre el fondo. A su juicio, los importadores tienen facultades ilimitadas para estructurar sus importaciones de partes y componentes como les parezca conveniente, y el GATT prohíbe a las autoridades aduaneras nacionales mirar más allá de esa estructura para discernir la realidad comercial de lo que el importador está introduciendo en el país.

4.346 Si analizamos un proceso continuo de posibles importaciones podremos ver adonde lleva la lógica de los reclamantes, y lo que realmente hay que determinar en este caso:

- Comencemos por el caso de un vehículo automóvil completamente montado. Nadie podría discutir razonablemente que se trata de un "vehículo automóvil", aunque necesariamente está compuesto por partes de vehículos automóviles.
- ¿Y si quitamos los neumáticos, los asientos y las puertas? Es evidente que nadie va a ir a ningún sitio en ese vehículo, pese a lo cual sigue siendo un "vehículo automóvil" con arreglo a la RGI 2 a) del SA, porque presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.
- Imaginemos ahora que tomamos todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil específico y las introducimos, totalmente desmontadas, en un contenedor. Con arreglo a la RGI 2 a), eso sigue siendo un "vehículo automóvil", porque la RGI 2 a) abarca las partes y componentes no montados del artículo completo, siempre que esas partes y componentes, una vez montados, presenten las características esenciales del artículo completo.
- Supongamos, finalmente, que introducimos *menos* del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil en nuestro contenedor. Imaginemos, por ejemplo, que quitamos el radiador, las ventanillas, los neumáticos, la batería, los asientos y las puertas. A tenor de la RGI 2 a) eso seguiría siendo un vehículo automóvil, siempre que las partes y componentes que hay en el contenedor presenten las características esenciales de un vehículo automóvil una vez montadas.
- Llegamos así a lo que hay que determinar en esta diferencia: ¿Qué ocurre si tomamos nuestro contenedor de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil y las dividimos en, por ejemplo, cuatro contenedores? Y, en lugar de importar esos contenedores en una sola expedición, ¿qué ocurre si los importamos en cuatro expediciones separadas a lo largo de cuatro semanas consecutivas? ¿Hemos importado un vehículo automóvil, o hemos importado partes y componentes de un vehículo automóvil? Más importante aún, ¿estaremos facultados para pagar el tipo del derecho más bajo aplicable a las partes y componentes de vehículos automóviles simplemente porque hemos dividido nuestro contenedor único en cuatro contenedores? Esa es la cuestión que hay que determinar en este caso.

4.347 La consecuencia necesaria de la posición de los reclamantes es que un fabricante de automóviles que monta el mismo modelo de vehículo con las mismas partes y componentes importados puede evitar el pago del tipo del derecho más alto aplicable a los vehículos automóviles simplemente importando las partes y componentes en varias expediciones en lugar de hacerlo en una. No hay en el artículo II del GATT de 1994, en la Lista de concesiones de China ni en el SA nada que justifique ese resultado arbitrario.

3. Las medidas impugnadas interpretan y velan por el cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles

4.348 China ha demostrado en su Primera comunicación escrita, y seguirá demostrando a lo largo de este procedimiento, que las medidas impugnadas en esta diferencia aplican y dan efecto a una interpretación adecuada de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles. China ha interpretado que la expresión "vehículos automóviles" que figura en su Lista de concesiones abarca la importación de partes y componentes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo, con independencia de que esas partes y

componentes entren en China en una sola expedición o en múltiples expediciones. Esa interpretación es del todo coherente con los métodos habituales de interpretación de los tratados consagrados en la *Convención de Viena*.

4.349 Sin por ello reiterar todos los argumentos interpretativos expuestos en su Primera comunicación escrita, China desea hacer hincapié en dos cuestiones. En primer lugar, la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" que China ha adoptado es compatible con el objeto y fin del GATT. El Órgano de Apelación ha reconocido que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994, que se enuncia en el artículo II, es mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro".⁴³ El Órgano de Apelación ha observado también que se pretende que las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros estén basadas en "la reciprocidad [y en] *mutuas* ventajas".⁴⁴

4.350 La preservación del valor de las concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas es necesariamente un camino de ida y vuelta. El que China preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho consolidados más altos que negoció por lo que respecta a los vehículos automóviles es perfectamente compatible con ese objeto y fin. *No* es compatible con ese objeto y fin concluir que los fabricantes de automóviles pueden evadir el pago de los tipos arancelarios más altos aplicables a los vehículos automóviles importando partes y componentes en expediciones múltiples cuando esas partes y componentes habrían sido clasificadas como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.

4.351 La segunda cuestión en la que China desea hacer hincapié es que el hecho de que China aplique la RGI 2 a) a las expediciones múltiples es del todo compatible con la práctica aduanera internacional. La OMA ha afirmado concretamente que la clasificación, con arreglo a la RGI 2 a), de las mercancías montadas a partir de expediciones múltiples de componentes importados es una cuestión que cada país debe resolver de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales. Esto significa que los principios interpretativos de la RGI 2 a) pueden aplicarse a las expediciones múltiples de partes y componentes sobre la base de la práctica demostrada del importador de montar partes y componentes importados para fabricar un vehículo completo.

4.352 La práctica ulterior de los Miembros de la OMC por lo que respecta a la clasificación de las expediciones múltiples de partes y componentes sobre la base de la práctica demostrada del importador de montar esas partes y componentes para fabricar un vehículo completo confirma y refuerza esa aplicación de la RGI 2 a). Una de las circunstancias en las que los Miembros lo han hecho es cuando ello resulta necesario para impedir la elusión de los derechos aplicables a artículos completos.

4.353 Una vez reconocido que no hay ninguna norma absoluta e inviolable que impida aplicar la RGI 2 a) a las expediciones múltiples, gran parte de la argumentación de los reclamantes contra las medidas impugnadas simplemente cae por su peso. Una consecuencia necesaria de la aplicación de la RGI 2 a) a las expediciones múltiples es que las autoridades aduaneras necesitan establecer alguna forma de proceso administrativo para rastrear la manera en que las empresas importan y montan partes y componentes para fabricar vehículos completos. Eso es lo que hacen las medidas impugnadas. Lo que los reclamantes caracterizan como una medida interior no es sino el proceso que China ha adoptado para establecer la intención de un fabricante de automóviles de importar y montar

⁴³ Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 47.

⁴⁴ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243 (sin cursivas en el original).

partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo y para rastrear las partes y componentes que el fabricante de automóviles importa con ese fin.

4. La cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: interpretación del alcance del artículo II

4.354 Esto lleva a China a la crítica cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: si las medidas impugnadas en esta diferencia son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994 o si son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. El Grupo Especial debe en primer lugar resolver esta cuestión para determinar qué serie de disciplinas es la pertinente para su evaluación de las medidas impugnadas.

4.355 La relación entre el artículo II y el artículo III tiene una importancia sistémica crucial para la aplicación del GATT, pese a lo cual hay poco en el texto del propio GATT que defina la frontera entre esas dos series de disciplinas. Dada la importancia que esos dos artículos tienen para el funcionamiento del sistema internacional de comercio, también es sorprendente que haya poca jurisprudencia del GATT o la OMC sobre la relación entre el artículo II y el artículo III.

4.356 Hay dos consideraciones de carácter general que afectan a esta cuestión previa. En primer lugar, del contexto del GATT, así como de su objeto y fin, se desprende evidentemente que la relación entre el artículo II y el artículo III es binaria. Es decir, una medida es o bien una medida en frontera sujeta al artículo II o una medida interior sujeta al artículo III, pero no puede ser ambas cosas al mismo tiempo.

4.357 La segunda consideración de carácter general es que la clasificación de una medida como comprendida en el ámbito del artículo II o en el del artículo III es necesariamente independiente de una evaluación de si la medida es compatible con la serie de disciplinas pertinente. La clasificación de la medida precede lógicamente a la determinación de la conformidad.

4.358 Teniendo presentes esas dos consideraciones generales, podemos examinar el alcance del artículo II. El párrafo 1 a) del artículo II estipula que "cada parte contratante concederá *al comercio* de las demás partes contratantes un trato no menos favorable que el previsto" en la Lista de concesiones pertinente. En el contexto de un artículo que concierne a la imposición de derechos aduaneros es razonable interpretar que el término "comercio" es sinónimo de "importaciones". Por tanto, en términos generales, sabemos que el artículo II concierne a las cargas que los Miembros imponen a las importaciones de productos procedentes de otros países.

4.359 El párrafo 1 b) del artículo II estipula que los productos de otros Miembros "no estarán sujetos -al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista". Por tanto, las medidas comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II son medidas 1) que los Miembros imponen a los productos de otros Miembros "al ser importados" en el territorio aduanero, y 2) que conciernen a la imposición de "derechos de aduana propiamente dichos" fijados en la Lista de concesiones del Miembro.

4.360 De los argumentos de las partes se desprende claramente que en última instancia gran parte del desacuerdo por lo que respecta a la clasificación de las medidas impugnadas guarda relación con el sentido de las palabras "al ser importados" que figuran en el párrafo 1 b) del artículo II. Gran parte de la diferencia sometida a la consideración del Grupo Especial se reduce a si las medidas impugnadas imponen o no cargas a los vehículos automóviles "al ser importados" en el territorio aduanero de China.

4.361 ¿Qué significa que una medida impone derechos a determinados productos "al ser importados" en el territorio aduanero de un Miembro? Sabemos que las palabras "al ser importados" no se limitan a la imposición de derechos de aduana en el momento y el lugar exactos en que los productos procedentes de otro país atraviesan la frontera. Lo sabemos porque probablemente no hay en el mundo un solo sistema aduanero nacional que opere sobre esa base. Como demostró China en su Primera comunicación escrita, lo normal es que las autoridades aduaneras nacionales hagan sus determinaciones sobre clasificación e impongan derechos de aduana mucho después de que las mercancías hayan atravesado la frontera.

4.362 Si el alcance del artículo II no se define en función del momento o el lugar en el que se recauda la carga, ¿cómo entonces se define? En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT consideró que una medida está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II si impone cargas "por el hecho de que [un] producto sea importado [o] en el momento o en el lugar de su importación".⁴⁵ El Grupo Especial no detalló lo que significa que una carga se impone "por el hecho de que [un] producto sea importado ...". Tampoco explicó el fundamento textual o contextual de su interpretación. No obstante, podemos utilizar la interpretación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* al menos como base de una interpretación adecuada del artículo II con arreglo a la *Convención de Viena*.

4.363 Recordemos, a este respecto, que el artículo II atañe a la manera en que los Miembros imponen derechos de aduana y otros tipos de cargas en frontera a las importaciones procedentes de otros Miembros. Interpretar que las palabras "al ser importados" abarcan las cargas que los Miembros imponen como condición de la importación de productos procedentes de otros países es coherente con este contexto. En el contexto específico de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II la condición de importación deberá estar relacionada con la obligación de pagar un derecho de aduana propiamente dicho de un tipo fijado en la Lista de concesiones del Miembro.

4.364 Interpretar que las palabras "al ser importados" incluyen las medidas que los Miembros imponen "por el hecho de que [un] producto sea importado" es igualmente coherente con el objeto y fin del GATT. Como ya he indicado, el Órgano de Apelación ha afirmado que un objeto y fin básico del GATT es preservar el valor de las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros. Interpretar que el artículo II engloba las condiciones que los Miembros imponen con ocasión de la entrada de productos en su territorio aduanero, y que sirven para preservar el valor de sus concesiones arancelarias negociadas, es compatible con ese objeto y fin.

4.365 Estas consideraciones contribuyen a la evaluación por el Grupo Especial de lo que significa que una carga se impone "por el hecho de que" se importen productos en un país. China conviene con el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* en que la forma en que un Miembro caracteriza una carga específica no puede determinar si esa carga se impone "por el hecho de que" se importe un producto. Antes bien, en consonancia con el contexto del artículo II y el objeto y fin del GATT, China considera que una carga se impone "por el hecho de que" se importe un producto si esa carga tiene una relación objetivamente discernible con el cumplimiento de una obligación aduanera.⁴⁶ Por las razones que China ha explicado, el momento o el lugar en que se impone la carga no es determinante; lo que importa es si la carga está objetivamente relacionada con una obligación de pagar derechos que nació como condición de la importación del producto.

⁴⁵ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5 (sin cursivas en el original).

⁴⁶ Las Comunidades Europeas han hecho referencia a ello como la "finalidad objetivamente discernible de un gravamen". Observaciones de la CEE acerca del informe del Grupo Especial, *CEE - Piezas y componentes*, L/6676 (16 de mayo de 1990), página 2.

5. Las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II

4.366 Las medidas impugnadas en la presente diferencia están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II porque tienen una relación objetiva con el cumplimiento de una obligación aduanera. Las medidas garantizan que la importación y el montaje de partes y componentes de automóviles reciban el mismo trato aduanero con independencia de que las partes y componentes entren en China en una expedición o en múltiples expediciones. Las medidas confieren así eficacia a las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles y preservan el valor de las concesiones arancelarias que China negoció en relación con su adhesión a la OMC.

4.367 La relación entre las cargas que China impone en virtud del Decreto N° 125 y el cumplimiento de una obligación aduanera puede discernirse objetivamente de la manera en que las medidas operan. China ha proporcionado en su Primera comunicación escrita una descripción detallada de esa operación, pero es importante destacar varias características cruciales:

- En primer lugar, el fabricante de automóviles determina si montará un modelo de vehículo específico -llamémoslo el X900- con partes y componentes importados que China clasificaría como mercancías que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil si entraran en China en una sola expedición. Supongamos, por ejemplo, que el X900 alcanza uno o más de los umbrales establecidos en el Decreto N° 125 para un vehículo automóvil completo.
- Seguidamente, el fabricante de automóviles, cuando importa partes y componentes para montar el X900, deberá: en primer lugar, introducir las partes y componentes para el X900 por separado de las partes y componentes para otros vehículos automóviles; en segundo lugar, declarar en el momento de la importación que las partes y componentes forman parte de un grupo más amplio de partes y componentes importados que, una vez montados, presentarán las características esenciales de un vehículo automóvil; y, en tercer lugar, depositar una fianza aduanera para esas entradas de mercancías.
- Las partes y componentes del X900 que el fabricante de automóviles importa sobre esa base permanecen en régimen de depósito. La Administración General de Aduanas de China recauda los derechos de aduana aplicables a esas partes y componentes cuando el fabricante de automóviles hace efectiva su intención declarada de montarlos para fabricar un X900 -un vehículo automóvil que el fabricante, con anterioridad, ha verificado que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo-. La Administración General de Aduanas sólo impone los derechos aplicables a las partes y componentes importados incorporados a ese vehículo, y lo hace de conformidad con los métodos habituales de valoración en aduana.

4.368 Esas condiciones que China impone a la importación de partes y componentes de automóviles constituyen el mecanismo administrativo para aplicar las normas interpretativas de la RGI 2 a) a las expediciones múltiples. Son las condiciones de importación que permiten a China discernir la realidad comercial de si un fabricante de automóviles ha montado un vehículo con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. China ya ha demostrado que clasificar múltiples importaciones de partes y componentes sobre la base de la práctica del importador de montar esas partes y componentes para fabricar un artículo completo es

coherente con la RGI 2 a). Las condiciones que China impone a la importación de partes y componentes de automóviles no hacen más que establecer y conferir eficacia a esa intención.

4.369 Por esas razones, las cargas que China impone en virtud de las medidas impugnadas tienen una relación discernible con el cumplimiento de una obligación de pago de derechos que nació como condición de la importación. En contraste con las medidas impugnadas en *CEE - Piezas y componentes*, las cargas que China impone en virtud de las medidas impugnadas guardan relación con una condición vinculada al momento de la importación. Esa condición es que cuando el fabricante de automóviles haga efectiva su intención declarada de importar y montar partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, estará obligado a pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles, igual que si hubiera importado esas partes y componentes en una sola expedición.

4.370 Es simplemente incierto que, como han sugerido los reclamantes, ninguna determinación de los derechos pagaderos se base jamás en lo que le sucede a un artículo importado después del momento de la importación. Hay en la práctica aduanera internacional muchas situaciones en las que tal cosa sucede. China se centrará en uno de esos ejemplos: el régimen de perfeccionamiento activo estadounidense denominado "importación temporal bajo fianza" o "TIB".

4.371 Con arreglo a las normas del TIB estadounidense, un importador puede introducir en los Estados Unidos artículos condicionalmente libres de derechos si tiene intención de alterar o elaborar esos artículos y exportarlos de los Estados Unidos dentro de un plazo de un año. El importador no paga ningún derecho en el momento de la importación, pero está obligado a constituir una fianza. El importador declara en el momento de la importación que tiene intención de alterar o elaborar el artículo y reexportarlo en el plazo de un año. Si el importador *no* altera o elabora el artículo en el plazo de un año, estará, naturalmente, obligado a pagar los derechos que tendría que haber pagado de no haber introducido el artículo a condición de reexportarlo.

4.372 El sistema TIB estadounidense conlleva una determinación de los derechos pagaderos que se basa en lo que le sucede al artículo después del momento de la importación -¿ha sido alterado o elaborado y reexportado, o ha permanecido en los Estados Unidos transcurrido un año?- Sin embargo, el hecho de que la determinación de los derechos pagaderos esté supeditada a lo que le sucede al artículo importado no significa que cualesquiera derechos que los Estados Unidos le impongan sean cargas "interiores" sujetas al artículo III. Son, por el contrario, cargas en frontera, porque tienen una relación retrospectiva con una condición vinculada al momento de la importación. El importador declaró que iba a utilizar el artículo importado para un fin concreto, y constituyó una fianza para garantizar ese compromiso. La determinación definitiva de los derechos pagaderos se aplaza hasta que la condición vinculada al momento de la importación o bien se cumple o se incumple. Aunque esto tiene lugar después del momento de la importación, cualquier carga que los Estados Unidos impongan en virtud de esas normas guarda una relación objetivamente discernible con la satisfacción de una obligación de pago de derechos. Es, por tanto, una medida en frontera.

4.373 Las medidas impugnadas en esta diferencia son medidas en frontera por las mismas razones que las normas TIB estadounidenses, y otros ejemplos similares, son medidas en frontera; todas esas medidas guardan una relación objetiva con el cumplimiento de una obligación aduanera. En el caso de las medidas aquí impugnadas, esa obligación es la de pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles cuando se importan partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

6. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana superiores

4.374 Una vez debidamente establecido que las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994, lo que hay que determinar es si esas medidas dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China. China sólo percibe tres posibles argumentos para sostener que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos. Todos ellos carecen de fundamento.

4.375 El primer argumento es el presentado por las Comunidades Europeas, en su Primera comunicación escrita, en el sentido de que los tipos arancelarios fijados por China para los vehículos automóviles sólo son aplicables a las importaciones de vehículos automóviles completos.⁴⁷ Sabemos que esto no es así, porque la RGI 2 a) estipula claramente que algo que representa menos del 100 por ciento de las partes y componentes de un artículo puede clasificarse como el artículo completo siempre que presente las características esenciales del artículo completo, y ello con independencia de que esté o no esté montado.

4.376 El segundo argumento posible es que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos porque, como indica el Canadá, "el único factor pertinente" para la clasificación aduanera es lo que se encuentra en el contenedor cuando éste atraviesa la frontera.⁴⁸ Sabemos que no es así, entre otras razones porque la OMA ha afirmado que la clasificación de artículos montados a partir de múltiples expediciones de partes y componentes importados es una cuestión que ha de determinarse con arreglo a la legislación nacional, y porque hay muchos casos en los que los Miembros de la OMC combinan múltiples expediciones a efectos de clasificación, entre otras razones cuando es necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables al artículo completo.

4.377 La tercera posibilidad es que los reclamantes simplemente discrepen del lugar donde China ha trazado la línea divisoria para aplicar el criterio de las características esenciales.⁴⁹ Como explicó China en su Primera comunicación escrita, la RGI 2 a) atañe necesariamente a una continuidad de partes y componentes de la que cabría decir que presenta las características esenciales de un artículo completo. Si los reclamantes opinan que China ha trazado la línea divisoria en un punto de esa continuidad que no es el adecuado, deberán identificar, ya sea a este Grupo Especial o al Comité del SA de la OMA, las combinaciones específicas de partes y componentes que a su juicio no presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Esa determinación sólo puede hacerse en función de las circunstancias específicas de cada combinación. China no cree que los reclamantes hayan demostrado tal cosa. De cualquier modo, aunque los reclamantes pudieran demostrar que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos cuando se aplican a una combinación específica de partes y componentes, ello no significaría que las medidas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos en todos los casos.

7. Conclusión

4.378 Por consiguiente, China ha demostrado, en primer lugar, que las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas al artículo II de GATT de 1994. De ello se sigue que las alegaciones de los reclamantes basadas en la afirmación en contrario de que las medidas son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 carecen de fundamento. Las alegaciones formuladas por los

⁴⁷ Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 245.

⁴⁸ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 115.

⁴⁹ Véase, por ejemplo, *ibid.*, párrafo 143.

reclamantes al amparo del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China deben rechazarse por la misma razón. En segundo lugar, China ha demostrado que las medidas impugnadas, en cuanto que medidas en frontera, no dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que exceden de los fijados en la Lista de concesiones de China. En consecuencia, las medidas no infringen los compromisos asumidos por China en la OMC en virtud del artículo II del GATT de 1994.

4.379 En conclusión, China sugiere respetuosamente que en el curso del presente procedimiento el Grupo Especial tenga presente las siguientes preguntas:

- En primer lugar, ¿cuál es la base interpretativa específica, con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, de la opinión de los reclamantes de que China no está autorizada a clasificar múltiples expediciones de partes y componentes de automóviles sobre la base de la práctica demostrada del fabricante de montar esas partes y componentes para formar un vehículo automóvil completo? En particular, ¿dónde figura esa prohibición?: ¿1) en el GATT de 1994, 2) en la Lista de concesiones de China, 3) en el Sistema Armonizado, o 4) en decisiones pertinentes de la OMA?
- En segundo lugar, ¿cómo creen los reclamantes que concluir que los importadores pueden pagar un tipo del derecho más bajo basándose exclusivamente en el hecho de que importan partes y componentes en múltiples expediciones en lugar de hacerlo en una expedición es compatible con la seguridad y previsibilidad de concesiones arancelarias que se pretendía fueran mutuamente ventajosas?
- En tercer lugar, por lo que respecta al alcance del artículo II, ¿cómo se compadece la interpretación de los reclamantes de las palabras "al ser importados" con los métodos habituales de interpretación de los tratados, incluidos el objeto y fin del GATT y la práctica ulterior de los Miembros de la OMC? ¿Es esto una interpretación práctica y viable, y tiene en cuenta la realidad y la complejidad de las prácticas aduaneras contemporáneas?
- Por último, cuando tratan de distinguir sus propias prácticas aduaneras o las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC de las medidas que China ha adoptado, ¿han explicado los reclamantes en qué modo esas supuestas distinciones menoscaban la *pertinencia* de esas prácticas por lo que respecta a las cuestiones interpretativas objeto de esta diferencia? No debe bastar que los reclamantes afirmen que sólo aplican determinadas prácticas aduaneras, como la de clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre una base combinada, en lo que consideran contextos distintos; lo que hay que determinar es si esas supuestas diferencias en contexto *afectan* a lo que constituye una práctica ulterior pertinente con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*. En breve, ¿se trata de distinciones realmente significativas, o simplemente de distinciones convenientes?

4.380 China cree que las respuestas de los reclamantes a esas preguntas contribuirán a delimitar y centrar las cuestiones objeto de esta diferencia. Queda en espera de las preguntas que pueda formularle el Grupo Especial y de conocer el análisis de las partes sobre estas cuestiones.

I. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. Introducción

4.381 China ha aceptado los argumentos detallados formulados por las Comunidades Europeas en el marco del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994, ya que ni siquiera ha intentado refutar la acreditación *prima facie* establecida por los reclamantes. En lugar de ello, toda su estrategia de defensa se basa en la premisa de que la mayoría de las medidas sólo debe examinarse en el marco del artículo II del GATT de 1994 y sobre la base de una interpretación del Sistema Armonizado que no tiene precedentes. Los argumentos esgrimidos por China ponen en tela de juicio los principios más básicos del Acuerdo sobre la OMC y del GATT de 1994.

2. Antecedentes fácticos

4.382 China presenta un cuadro fundamentalmente viciado e irreal de la rama de producción de automóviles, que "conspira" para eludir los tipos arancelarios aplicados por China a los vehículos enteros. En realidad, la producción de vehículos es un proceso muy complejo, que conlleva un flujo constante de partes procedentes de diversos orígenes, a través de largas cadenas de suministro, a instalaciones de fabricación donde están integradas complejas tecnologías. Un solo modelo de vehículo puede contener miles de partes distintas procedentes de todo el mundo. Muchas de ellas se utilizarían de manera intercambiable en varios modelos distintos si la medida de China no requiriera una identificación artificial *ex ante* de que están destinadas a un modelo en particular.

4.383 Tras requerir a los fabricantes que identifiquen artificialmente todas las partes utilizadas en un modelo de vehículo específico y que declaren las partes importadas como vehículos completos (cuando en realidad sólo son partes), China ahora utiliza atrevidamente esa exigencia como "prueba" de una conspiración para eludir. La "teoría de la antielusión" se inventó *ex post* para justificar medidas que en realidad se adoptaron para "fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles" (artículo 4 de la Orden N° 8). Tampoco tiene en cuenta que no se elude nada si los fabricantes de vehículos deciden importar partes de automóviles y utilizarlas para la fabricación de vehículos en China.

3. Argumento jurídico

a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China en relación con el Acuerdo sobre las MIC

4.384 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* en conjunción con los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa y el Protocolo de Adhesión de China a la OMC. Contrariamente a la única defensa invocada por China a ese respecto, esas alegaciones no requieren ninguna determinación *ex ante* de si las medidas son o no "interiores".

4.385 Las Comunidades Europeas reiteran que las medidas son "medidas en materia de inversiones" y que están "relacionadas con el comercio". Por las razones ya expuestas en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, están comprendidas en el ámbito los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa, a la que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Por consiguiente, debe considerarse que son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 y, en consecuencia, con el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. China también ha incumplido los compromisos que asumió en el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I (en relación con los párrafos 203 y 342 del informe del Grupo de Trabajo) y párrafo 3 de la sección 7 de su Protocolo de Adhesión.

b) La infracción del artículo III del GATT de 1994

4.386 A pesar de la acreditación *prima facie* efectuada por los reclamantes y de las peticiones expresas del Grupo Especial, China aún no ha respondido a las alegaciones formuladas al amparo del artículo III del GATT de 1994. En lugar de ello, basa toda su estrategia de defensa, al igual que en el caso de las alegaciones al amparo del Acuerdo sobre las MIC, en la premisa de que las medidas no son "interiores". El silencio obstructivo de China por lo que respecta al fundamento de las principales alegaciones en este procedimiento no puede sino significar que reconoce la incompatibilidad de sus medidas con el artículo III del GATT de 1994.

i) *El carácter "interior" de las medidas*

4.387 Contrariamente a lo que opina China, las medidas no imponen "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

4.388 Los "derechos de aduana propiamente dichos" son cargas financieras en forma de impuesto que gravan los productos "al ser importados en el territorio". Tienen que distinguirse de las cargas interiores a que se alude en el párrafo 2 del artículo III, que se imponen a los productos ya "importados en el territorio". En sentido temporal, las palabras "al ser importados" significa que normalmente los derechos de aduana propiamente dichos se recaudan "en el momento o en el lugar de la importación" (véase la Nota interpretativa al artículo III). Las palabras "al ser importados" también tienen un aspecto material que las limitan a las cargas pagaderas debido a la importación del producto, y no debido a otros eventos o criterios, por ejemplo la cantidad de contenido nacional de los productos en los que posteriormente se monta el producto importado.

4.389 Los intentos de China de ampliar el alcance de las palabras "al ser importados" de manera que abarquen un "proceso de importación" indefinido y todas las cargas que "*guarden una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida*" no tienen fundamento en el texto, el contexto y el fin de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II.

4.390 Las cargas impuestas a las partes de automóviles en virtud de las medidas no son derechos de aduana propiamente dichos, sino cargas interiores. No se recaudan en el momento o en el lugar de la importación, sino internamente, después del montaje y la manufactura. No afecta a ello la declaración y la garantía del pago del derecho a que China hace referencia, entre otras cosas porque ambas se centran en la manera en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en el contenido de un envío cuando es importado.

4.391 Además, las cargas derivadas de las medidas no son pagaderas debido a la importación de las partes de automóviles. Antes bien, su imposición depende de si se verifica que las partes de automóviles importadas son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, lo que a su vez depende de si las partes importadas se montan para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional. Con independencia de la manera en que las partes de automóviles se presenten "al ser importadas", las cargas se imponen sobre la base de la manera en que esas partes se utilizan después de su importación en China.

4.392 Con respecto al artículo 29 del Decreto N° 125, que prevé la imposición de cargas incluso si los fabricantes compran partes de automóviles en el mercado interior chino a proveedores que las han importado anteriormente, China ha tenido que reconocer implícitamente que esas cargas son "interiores" (supuestamente justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT

de 1994). Las Comunidades Europeas consideran que el artículo 29 del Decreto N° 125 no puede aislarse de ese modo del resto de las medidas.

ii) *La infracción de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994*

4.393 Como se expone con detalle en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, las partes de automóviles importadas y las nacionales son "similares" en el sentido de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Las medidas constituyen "leyes, reglamentos y prescripciones que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso en el mercado interior" generalmente aplicables, en el sentido del párrafo 4 del artículo III, y otorgan a las partes de automóviles importadas un trato "menos favorable" que el concedido a productos similares de origen chino. Por lo que respecta al párrafo 2 del artículo III, las cargas interiores aplicadas a las partes de automóviles importadas son "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares. Las medidas son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III, ya que constituyen una "reglamentación cuantitativa interior sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos" que "requiere ... que una cantidad o proporción determinada" de partes de automóviles utilizadas para montar y fabricar vehículos "provengan de fuentes nacionales" y no sean importadas.⁵⁰

iii) *El Protocolo de Adhesión*

4.394 China también ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del *Acuerdo sobre la OMC*, tal como figuran en su Protocolo de Adhesión, en particular el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, introduciendo medidas no arancelarias que son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y que no están justificadas por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC.

c) Subsidiariamente: las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994

4.395 Es importante destacar desde el principio que los argumentos de China llevan nada menos que a socavar todo el sistema de clasificación arancelaria y el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994, a saber, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".⁵¹

i) *El SA en el contexto de la normativa de la OMC*

4.396 En el contexto de este caso hay un raro punto de acuerdo entre las partes: el SA es pertinente y constituye *contexto* a efectos de interpretar los compromisos arancelarios que figuran en las Listas de los Miembros de la OMC. Así lo ha confirmado el Órgano de Apelación.⁵² Las Comunidades Europeas estiman que el SA también puede satisfacer los criterios enunciados en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena* en cuanto que "norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes".

⁵⁰ Subsidiariamente, las medidas son incompatibles con las segundas frases de los párrafos 2 y 5 del artículo III, respectivamente.

⁵¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

⁵² *Ibid.*, párrafo 199.

4.397 Hay, sin embargo, considerable desacuerdo sobre la manera en que deben interpretarse las partes pertinentes del arancel de aduanas de China. Más fundamentalmente, hay considerable desacuerdo sobre las reglas más básicas en las que se fundamenta el SA.

4.398 Es de importancia fundamental subrayar que cuando las mercancías se clasifican en el SA ello se hace siempre sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como se importa y se presenta a la aduana, expedición por expedición. Las intenciones del importador y las diferencias en los tipos del derecho son irrelevantes. Con excepción de China, esa es la posición que comparten todas las partes en esta diferencia, incluidos los terceros que han abordado el artículo II del GATT de 1994 en sus comunicaciones. Más importante aún, esa posición ha sido confirmada por el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*:

Estamos de acuerdo con el Grupo Especial en 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.⁵³

ii) *Regla interpretativa 1: vehículos automóviles frente a partes de esos vehículos*

4.399 La Regla interpretativa 1 es la columna vertebral de la aplicación e interpretación del SA y, por tanto, de los aranceles de aduanas de la mayoría de los Miembros de la OMC, como el de China. En una mayoría abrumadora, los casos de clasificación arancelaria se deciden sobre la base de la RGI 1, que dice así:

Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos sólo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes. (sin subrayar en el original)

4.400 La RGI 1 es muy clara: hay una evidente jerarquía en las normas. Si la clasificación puede determinarse legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo, otras reglas simplemente no son aplicables.

4.401 Al nivel del arancel de aduanas de China no hay ambigüedad alguna sobre el lugar donde deben clasificarse los vehículos completos, los productos intermedios y las partes de vehículos completos. Son muy claramente objeto de distintas partidas arancelarias.

4.402 Por consiguiente, las otras reglas, y en particular la RGI 2 a), en la que China basa toda su estrategia de defensa, simplemente no son aplicables al nivel de las partidas arancelarias y sin tener en cuenta una expedición muy específica tal como se presenta a la aduana en la frontera.

4.403 Esto significa también que en una mayoría abrumadora de los casos interpretar las nociones de "vehículo automóvil" y "partes"⁵⁴ de esos vehículos automóviles con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena* es una tarea sencilla, como las Comunidades Europeas han demostrado en su

⁵³ *Ibid.*, párrafo 246.

⁵⁴ China insiste reiteradamente en que la cuestión fundamental sometida a la consideración del Grupo Especial es la interpretación de la noción de "vehículo automóvil" en el arancel de China. Esto no es correcto, ya que un análisis adecuado requiere un examen de las palabras pertinentes que figuran en todas las partidas arancelarias de que se trate, empezando por "partes y accesorios" de vehículos automóviles, "chasis equipados con su motor", etc.

Primera comunicación escrita. Es importante no perder de vista la simplicidad de este caso desde la perspectiva de la clasificación arancelaria al nivel del arancel de aduanas de China: la diferencia fundamental entre el sentido corriente de las palabras que figuran en las partidas arancelarias es confirmada por su contexto y su objeto y fin.

iii) *Las situaciones excepcionales in casu sujetas a la RGI 2 a)*

4.404 China basa toda su estrategia de defensa en la RGI 2 a). Las Comunidades Europeas estiman que la RGI 2 a) tiene una pertinencia muy limitada en el presente caso. El recurso a la RGI 2 a), que es una de las "Reglas siguientes" en el sentido de la RGI 1, sólo puede ser pertinente en casos individuales muy específicos tal como se "present[an]" a la aduana, y no al nivel del arancel de aduanas de China en general, como insiste China.

4.405 Aparte de la muy limitada pertinencia de la RGI 2 a) por lo que respecta al presente caso, las Comunidades Europeas destacan que la estrategia de defensa de China se basa en una interpretación de la RGI 2 a) que no tiene precedentes. En el curso del procedimiento, China ha presentado una amplia gama de argumentos variables y a menudo incoherentes.

4.406 Las Comunidades Europeas consideran que la teoría de las "múltiples expediciones" inventada por China pasa por alto el texto expreso de la RGI 2 a), en particular que la clasificación debe determinarse sobre la base del artículo tal como se "present[a]", y no está justificada por la Decisión de la OMA a la que China hace referencia. China también hace caso omiso del elemento de las "características esenciales" contenido en la RGI 2 a). Además, es evidente que China infringió su teoría de las "múltiples expediciones" *ex post*, ya que no hay en el texto de las medidas referencia alguna a la RGI 2 a). Cabe también destacar que aparentemente China aplica su teoría de las "múltiples expediciones" exclusivamente en el sector del automóvil, y sólo desde 2004 -lo que curiosamente coincide con el momento en que China decidió "fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles"-.⁵⁵ (Artículo 4 de la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil.) Además, la teoría de las "múltiples expediciones" propugnada por China no está justificada por ninguna supuesta práctica antielusión de Miembros de la OMC. Las Comunidades Europeas consideran también que los argumentos de China sobre las intenciones del importador son contradictorios e irrelevantes por lo que respecta a este asunto. Por último, la aplicación sistemática por China de la RGI 2 a) a los juegos de piezas CKD y SKD es incompatible con dicha Regla, que tiene que aplicarse *in casu*.

iv) *Conclusión*

4.407 Las Comunidades Europeas han demostrado que con arreglo a cada uno de los criterios establecidos en el artículo 57 de la Orden N° 8, el artículo 21 del Decreto N° 125 y el artículo 13 del Aviso N° 4, las medidas obligan a clasificar las partes de automóviles como vehículos completos en infracción de la nomenclatura del SA y, como consecuencia de ello, imponen a las partes de automóviles el derecho más elevado del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos en lugar del tipo del 10 por ciento consolidado para las partes de automóviles.

4.408 Esto demuestra que las medidas son en sí mismas incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo II del GATT de 1994. El mero hecho de que pueda haber casos concretos excepcionales en los que una amplia combinación de partes, tal como se presentan a la aduana en la frontera en un solo envío, tal vez reúna los requisitos necesarios para ser clasificada como un vehículo completo de conformidad con la RGI 2 a) del SA y a la luz de la Nota al

⁵⁵ Artículo 4 de la Orden N° 8.

Capítulo 87 no puede evitar que las medidas chinas sean, en sí mismas, incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 cuando se ha establecido que su aplicación dará inevitablemente lugar a infracciones de las disposiciones de la OMC.

d) No hay justificación al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

4.409 China no ha establecido que las infracciones del GATT de 1994 estén justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Las medidas no están comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho apartado, ni satisfacen los requisitos establecidos en el preámbulo del artículo XX.

4.410 Contrariamente a lo que alega China, las medidas no son necesarias para lograr la observancia del "arancel de aduanas de China en relación con las importaciones de 'vehículos automóviles'". Las medidas no tienen por objeto lograr la observancia del arancel de China, sino, expresamente, desarrollar la rama de producción de partes de automóviles de China. Cualquier justificación de la infracción del artículo II queda excluida, ya que las medidas que otorgan un trato menos favorable que el fijado en el arancel no pueden lograr la observancia de este último. Tampoco está justificada la infracción del artículo III. China no ha demostrado la existencia de un verdadero problema de evasión arancelaria. Las medidas son inadecuadas para aplicar el arancel, ya que imponen cargas que equivalen a los aranceles aplicables a los vehículos completos en casos en los que no hay importaciones de vehículos completos. China tampoco ha podido demostrar que medidas menos onerosas que las prescripciones de contenido nacional, los procedimientos administrativos y las cargas interiores impuestas en virtud de las medidas, como sería por ejemplo la investigación de casos concretos de supuesta evasión, resultarían insuficientes para lograr la observancia de su arancel.

4.411 China ni siquiera ha tratado de demostrar que sus medidas satisfacen lo dispuesto en el preámbulo del artículo XX, y en consecuencia no ha cumplido su carga probatoria. En cualquier caso, no lo satisfacen, ya que dan lugar a una discriminación arbitraria e injustificable y constituyen también una restricción encubierta al comercio. La principal finalidad de las medidas es proteger a la rama de producción nacional de la competencia de las importaciones.

e) Las medidas son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC

4.412 Si el Grupo Especial constatará que las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 y que China tiene derecho a imponer a las importaciones de partes de automóviles el tipo arancelario aplicable a los vehículos, *quod non*, las medidas constituirían en cualquier caso una subvención prohibida en el sentido de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.413 Las medidas constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las partes de automóviles importadas que satisfacen los requisitos de contenido nacional establecidos en las medidas están sujetas a un tipo del 10 por ciento. Los ingresos "que en otro caso se percibirían" son consecuencia del "punto de referencia normativo, definido", del artículo 28 del Decreto N° 125, que impone cargas del 25 por ciento a las partes de automóviles importadas que no satisfagan las prescripciones de contenido nacional. La declaración de China de que el derecho del 25 por ciento y el derecho del 10 por ciento "no [son] las mismas 'situaciones fiscales' a efectos de hacer una comparación adecuada" en ningún momento se ha justificado.

4.414 Las medidas también otorgan un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4. Conclusión

4.415 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el *Protocolo de Adhesión* de China, y no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Subsidiariamente, infringen el artículo II del GATT de 1994 o el artículo 3 del Acuerdo SMC.

J. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS

1. Introducción

4.416 Las medidas de China son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones en materia de trato nacional que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, esas medidas dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a los requisitos que afectan a la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren, directa o indirectamente, que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III). Por las mismas razones, las medidas de China equivalen a una prescripción de contenido nacional que es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC.

4.417 La defensa de China tiene un doble aspecto: todas sus medidas conllevan la imposición de derechos de aduana, y esos derechos de aduana son compatibles con el artículo II. En el caso de que el Grupo Especial convenga con los Estados Unidos y sus correclamantes en que las medidas de China están sujetas al artículo III del GATT de 1994 y al Acuerdo sobre las MIC, China ni siquiera ha tratado de presentar una defensa -aparte de un vago recurso al apartado d) del artículo XX- de esos claros incumplimientos de sus obligaciones en el marco de la OMC.

4.418 Además, la defensa al amparo del artículo II no se basa en el texto de la Lista de compromisos arancelarios de China. Por el contrario, China no discute que sus medidas imponen a las partes importadas una carga que es superior al tipo fijado en su Lista. Antes bien, la defensa de China se basa en una sola Regla interpretativa (la RGI 2 a)) del Sistema Armonizado, y en la explicación de que sus medidas son necesarias para impedir la "elusión" de la clasificación con arreglo a la RGI 2 a) mediante la argucia de los "envíos fraccionados" de juegos de piezas preorganizados de partes de automóviles.

4.419 Los Estados Unidos abordarán y refutarán las dos principales afirmaciones -una fáctica y una jurídica- que subyacen en la defensa que China hace de sus medidas. Como se indica en la siguiente sección, las fábricas de automóviles de todo el mundo importan habitualmente envíos de partes a granel, y esos envíos a granel no pueden equipararse al caso hipotético del "envío fraccionado" de un juego de piezas preorganizado invocado por China. Como se indica en la última sección, el SA sólo tiene una pertinencia limitada y específica por lo que respecta a la interpretación de las obligaciones en el marco de la OMC, e incluso en ese caso la RGI 2 a) en nada contribuye a respaldar las medidas de China.

2. La analogía entre la habitual importación de partes de automóviles a efectos de fabricación y el caso hipotético de un juego de piezas dividido en "envíos fraccionados" sugerida por China está fundamentalmente viciada

4.420 La defensa de China se apoya en un simple ejemplo: el de un juego de piezas (ya sea SKD o CKD) que contiene todas las partes de un solo automóvil, o al menos todas las partes de lo que equivale a algo que presenta las características esenciales de un automóvil. China aduce que en aplicación de sus leyes aduaneras trata esos juegos de piezas como automóviles completos. Entonces, pregunta China retóricamente, ¿debe permitirse a un importador que cambie el trato arancelario del juego de piezas por el simple método de dividir ese juego de piezas en dos cajas? No, como es natural, afirma China. China ha adoptado, simple y razonablemente, una medida para hacer frente a ese problema de "elusión".

4.421 Esta diferencia, sin embargo, no se centra en la cuestión de los envíos fraccionados de juegos de piezas. La razón es que las medidas de China -aunque supuestamente adoptadas para impedir que los importadores dividan los juegos de piezas para eludir los derechos aplicables a los automóviles enteros- son mucho más amplias. Comprenden no sólo un juego de piezas dividido en dos cajas separadas, sino todos los modos de suministro de partes utilizados por los fabricantes modernos. Es decir, afectan a todas las partes importadas de distintos proveedores, de distintos países, compradas en distintos momentos, e incluso a las partes producidas dentro de China si esas partes no tienen un contenido nacional suficiente. Todo ello se hace sin prueba alguna de la intención del importador de "eludir" el derecho aplicable al vehículo entero. No hay, por tanto, correspondencia entre la medida realmente adoptada y el ejemplo del juego de piezas dividido en cajas separadas utilizado por China.

4.422 En respuesta, China aduce además que los grupos de partes importadas -aunque provengan de distintos lugares en distintos momentos- son conceptualmente lo mismo que un juego de piezas. Después de todo, en ambos casos, las piezas se utilizarán en algún momento para fabricar un automóvil.

4.423 Es aquí donde el argumento de China basado en el ejemplo del juego de piezas dividido en envíos fraccionados se desmorona por completo. En la realidad comercial, un juego de piezas es totalmente distinto de las corrientes de partes utilizadas en las operaciones de fabricación. Una operación que monta juegos de piezas es distinta de una fábrica de automóviles completa con capacidad logística plena para manejar expediciones de partes a granel. Además, la mayoría de las fábricas de automóviles no se dedica a montar juegos de piezas discretos.

4.424 Antes bien, las fábricas montan los automóviles utilizando partes que ya tienen en sus existencias. Las partes provienen de todo el mundo. Llegan en distintos momentos y en distintas cantidades. Algunas son defectuosas. Algunas se dañan al montarse. Algunas se utilizan para hacer pruebas. Algunas son comunes para múltiples modelos. En esas operaciones comerciales normales nunca hay una caja o "juego de piezas" que contiene todas las partes importadas utilizadas en un solo vehículo.

4.425 Además, a un fabricante comercial le resultaría extraordinariamente costoso crear y utilizar una caja de partes de ese tipo. Para hacerlo, tendría que construir o utilizar un almacén ubicado fuera de China. Tendría que importar y/o enviar expediciones a granel de las partes al almacén, y después desembalar todas las partes procedentes de diversas fuentes. Tendría que mantener inventarios de existencias. Después tendría que hacer juegos de piezas con un ejemplar de cada parte utilizada en un vehículo. Después todas las partes tendrían que embalsarse de nuevo. Cuando el juego de piezas llegara a la fábrica en China, tendría que dividirse de nuevo en partes. Las partes a utilizar en esa fábrica tendrían que clasificarse una vez más e incluirse en las existencias para su uso en la línea de

montaje. Y las partes a montar en otras instalaciones en China tendrían que reembalarse una segunda vez y después enviarse al productor de partes. Ninguna operación comercial podría jamás funcionar así.

4.426 En pocas palabras, China no tiene motivos para comparar las corrientes de partes utilizadas por una fábrica con la supuesta "elusión" derivada del fraccionamiento de un juego de piezas antes de su importación. Las partes importadas utilizadas por las fábricas no se configuran, ni pueden configurarse, como juegos de piezas. Esa es la realidad comercial, que no plantea, como afirma China, cuestión alguna de "elusión". Por tanto, el supuesto objetivo de las medidas de China -simplemente poner coto a la "elusión" en forma de fraccionamiento de juegos de piezas preorganizados- no es en modo alguno compatible con el alcance y la aplicación reales de las medidas de China. Antes bien, contrariamente al argumento de China sobre la "elusión", las medidas, tal como están elaboradas realmente, imponen una prescripción de contenido nacional a todas las fábricas de automóviles de China, y en consecuencia están claramente destinadas a fomentar el crecimiento de la rama de producción de partes nacional discriminando contra las partes de automóviles importadas.

3. China no puede recurrir a la RGI 2 a) como fundamento para defender sus medidas

a) La RGI 2 a) sólo atañe a la interpretación de las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista de compromisos arancelarios, y no a la interpretación de otras obligaciones en el marco de la OMC

4.427 La defensa de China frente a todas las alegaciones de los Estados Unidos se basa en la RGI 2 a). Sin embargo, esa Regla interpretativa sólo tiene una pertinencia limitada por lo que respecta a las cuestiones jurídicas objeto de esta diferencia. En particular, la Regla sólo es pertinente para la interpretación de la Lista de compromisos arancelarios de China. No es pertinente para el examen de las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994, o para la cuestión de si debe considerarse que las cargas adicionales impuestas por China a las partes importadas son "derechos de aduana propiamente dichos", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II, o cargas interiores, en el sentido del párrafo 2 del artículo III.

4.428 En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación formuló la constatación limitada de que el Convenio del SA podía ser "contexto" para interpretar el arancel de aduanas de un Miembro con respecto a los productos agrícolas. El razonamiento del Órgano de Apelación se basaba en que las Partes Contratantes del GATT habían acordado que el SA se utilizara como base para las negociaciones arancelarias de la Ronda Uruguay en materia de productos agrícolas, y que ese acuerdo, a su vez, hacía que el SA reuniera las condiciones necesarias para ser "contexto", en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, al interpretar las Listas de compromisos arancelarios de los Miembros en ese aspecto concreto. El Órgano de Apelación no constató que el SA fuera un contexto admisible para la interpretación del GATT de 1994 o la de cualesquiera otros elementos del Acuerdo sobre la OMC.

4.429 El recurso reiterado de China a la RGI 2 a) parece implicar que China cree que la Regla interpretativa, aunque es pertinente para interpretar el arancel de aduanas de China, tiene también algún tipo de efecto secundario interpretativo por lo que respecta al sentido de otras obligaciones en el marco de la OMC. Sin embargo, esa opinión carece de todo fundamento y contradice directamente el texto y la interpretación acreditada del GATT de 1994.

4.430 En particular, el contenido del arancel de aduanas de un Miembro no puede utilizarse para justificar incumplimientos de obligaciones establecidas en el GATT de 1994 (aparte, naturalmente, de los incumplimientos de las consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II). Además,

a fortiori, si el arancel de aduanas de un Miembro no puede justificar un incumplimiento de otras obligaciones en el marco del GATT de 1994, tampoco podrá un documento (como la RGI 2 a)) utilizado como "contexto" para interpretar el arancel emplearse para justificar un incumplimiento de las obligaciones establecidas en el GATT de 1994. Como explicó el Grupo Especial del GATT en *Estados Unidos - "Headnote" relativa al azúcar*:

el artículo II concede a las partes contratantes la posibilidad de incluir en el marco jurídico del Acuerdo General compromisos adicionales a los que ya figuran en dicho Acuerdo y de someter a cláusulas especiales esos compromisos adicionales, pero no la de disminuir los compromisos que les correspondan en virtud de otras disposiciones del Acuerdo. ... el Grupo Especial constató que el apartado b) del párrafo 1 del artículo II no permite a las partes contratantes someter a cláusulas especiales las obligaciones que para ellas se deriven de otras disposiciones del Acuerdo General y que, por consiguiente, las disposiciones incluidas en la Lista de concesiones de los Estados Unidos anexa al Acuerdo General no puede justificar el mantenimiento de restricciones cuantitativas a la importación de determinados tipos de azúcar que son incompatibles con la aplicación del párrafo 1 del artículo XI.

4.431 El Órgano de Apelación reafirmó este principio en su informe sobre el asunto *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*. Por tanto, cualquier cuestión relacionada con si las medidas de China son compatibles con su Lista de compromisos arancelarios, así como cualesquiera materiales utilizados para interpretar esos compromisos, deben diferenciarse de la cuestión de si las medidas de China son o no compatibles con otras obligaciones que corresponden a China en virtud del Acuerdo sobre la OMC, y no son pertinentes a ese respecto.

b) Las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de la RGI 2 a) ni de ninguna otra cuestión de clasificación arancelaria

4.432 La RGI 2 a) tampoco justifica la defensa de China, porque las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de ninguna cuestión de clasificación arancelaria. En particular, los Estados Unidos han demostrado que las medidas de China infringen el artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC y el Acuerdo SMC, y que las cuestiones de clasificación arancelaria y consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II no son pertinentes por lo que respecta a esas alegaciones.

4.433 En lo tocante, en primer lugar, al párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados necesarios para establecer la existencia de una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la compra o el uso en el mercado interior de los productos importados y los productos nacionales similares; y 3) se otorga al producto importado un trato menos favorable que el concedido al producto nacional similar. En su Primera comunicación, los Estados Unidos explicaron que las medidas de China satisfacen claramente cada uno de los tres elementos necesarios para establecer la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III. Las cuestiones de clasificación arancelaria no desempeñan ningún papel en el análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III, y China, en sus comunicaciones, tampoco ha discutido ninguno de los elementos que establecen la existencia de una infracción de dicha disposición.

4.434 Además, el principal argumento de China -que sus cargas son derechos de aduana y que las partes importadas pueden clasificarse como vehículos completos- ni siquiera afecta a alguna cuestión que pudiera contribuir a una defensa de esta clara infracción del párrafo 4 del artículo III. En otras palabras, aunque se considerara que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana", y

aunque China tuviera razón al alegar que sus consolidaciones arancelarias la facultan para imponer un derecho del 25 por ciento a las partes importadas utilizadas a efectos de fabricación, las medidas de China seguirían constituyendo una infracción del párrafo 4 del artículo III. La infracción del párrafo 4 del artículo III se debe a que la carga impuesta a cualquier parte de automóvil concreto cambiará en función de los tipos y el valor de otras partes importadas utilizadas en un vehículo completo, sistema éste que crea un fuerte desincentivo para la compra y utilización de partes importadas. De manera análoga, las cargas administrativas aplicables únicamente a los usuarios de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III, con independencia de que se considere que las cargas impuestas por China son o no "derechos de aduana".

4.435 La defensa de China basada en la clasificación arancelaria tampoco es aplicable a la infracción por China del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Por lo demás, al igual que la infracción del párrafo 4 del artículo III, esta infracción del párrafo 5 del artículo III se produce con independencia de cualquier cuestión relacionada con las consolidaciones arancelarias de China, o con que la carga suplementaria impuesta por China sea una carga interior o un derecho de aduana.

4.436 Finalmente, y por lo que respecta a la infracción por China de lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III, China sí presenta una defensa en su Primera comunicación. Como se explicará más abajo, esa defensa carece de fundamento, y la RGI 2 a) -como en el caso de las demás infracciones de China (salvo en lo relativo a la alegación subsidiaria de infracción del párrafo 1 a) del artículo II)- tampoco es pertinente para el análisis.

4.437 No obstante, para empezar, los Estados Unidos observan que China no ha negado que la carga suplementaria del 15 por ciento impuesta a las partes importadas (por encima de los derechos de aduana propiamente dichos) es incompatible con el párrafo 2 del artículo III si, como sostienen los Estados Unidos, se trata de una carga interior y no de un derecho de aduana propiamente dicho.

4.438 Por lo que respecta a si las cargas adicionales son "derechos de aduana propiamente dichos" o cargas interiores en el sentido de las constataciones formuladas en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, sólo puede considerarse que las cargas impuestas por China en esta diferencia son cargas interiores. Esas cargas no se basan en las mercancías tal como entran en el territorio de China, y ni siquiera en la declaración del importador en el momento de la importación, sino en las mercancías tal como finalmente se han incorporado -dentro de China- para formar vehículos enteros. Como destacaron los Estados Unidos en la primera reunión sustantiva, China impone en la frontera una fianza fiscal basada en el tipo del derecho del 10 por ciento aplicable a las partes, y sólo aplica la carga adicional si una parte importada 1) se usa efectivamente en la fabricación de un vehículo, y 2) si ese vehículo no satisface las prescripciones de contenido nacional establecidas por las medidas de China. Al igual que en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, la carga debe evaluarse sobre la base de su contenido -no de su título-, y una carga que se establece sobre la base del nivel de contenido nacional en un producto fabricado en el país sólo puede clasificarse como una carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III.

4.439 En su Primera comunicación, China trata de distinguir los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, pero sus esfuerzos no lo logran. China aduce que sus medidas son distintas porque se imponen con la finalidad de recaudar derechos de aduana. Para empezar, el argumento de China es circular -lo que hay que determinar es si las cargas realmente son o no son "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II; el argumento de China simplemente da por sentada la conclusión. Además, ese tipo de argumentos sobre la finalidad de la carga fue expresamente examinado y rechazado en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Como se indica en ese informe: "el Grupo Especial examinó primeramente si el objetivo de política económica perseguido con la exposición de una carga debe ser tomado en consideración para

determinar la cuestión de si la carga se aplica 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II. ... Lo que cuenta ... no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino el hecho de que el adeudo de ésta se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno".

4.440 Los Estados Unidos destacan asimismo que, una vez más, las cuestiones de la clasificación arancelaria y el sentido de la RGI 2 a) no son pertinentes para determinar si las cargas adicionales impuestas por China son cargas interiores o, en lugar de ello, derechos de aduana propiamente dichos. La cuestión ha de determinarse únicamente sobre la base del texto y la interpretación de los artículos II y III del GATT de 1994. En cambio, las cuestiones de clasificación arancelaria y las concernientes al sentido de la RGI 2 a) y su pertinencia para la interpretación de la Lista de compromisos arancelarios de China sólo se plantean si se considera que las cargas adicionales impuestas por China son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido del artículo II.

4.441 Por último, los Estados Unidos observan que sus alegaciones adicionales -al amparo del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC, al amparo de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, y al amparo de los párrafos 2 y 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo- tampoco dependen de cuestión alguna de clasificación arancelaria o del sentido de la RGI 2 a).

4.442 En resumen, los Estados Unidos han establecido la existencia de infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, del Acuerdo sobre las MIC y del Acuerdo SMC. La única defensa de China -que su clasificación de las partes importadas como vehículos enteros es correcta con arreglo a los principios establecidos en la RGI 2 a)- ni siquiera es pertinente por lo que respecta al análisis en el marco de esas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC.

c) La RGI 2 a) no proporcionaría a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994

4.443 Como han explicado los Estados Unidos, las cargas adicionales impuestas por China a las partes de automóviles importadas son cargas interiores, sujetas a las obligaciones establecidas en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II del GATT de 1994. Aparte incluso de ese hecho, la RGI 2 a) del Sistema Armonizado no proporcionaría a China una defensa de su clara infracción de los compromisos arancelarios (si se considera que las cargas son aranceles) enunciados en su Lista.

4.444 Antes de examinar la RGI 2 a) en sí misma, los Estados Unidos destacan que toda la defensa de China al amparo del artículo II se basa en dicha Regla. En otras palabras, China no niega que sus medidas aplican a las partes de automóviles aranceles superiores al tipo del 10 por ciento generalmente aplicable a las partes de automóviles con arreglo a la Lista de compromisos arancelarios de China. Antes bien, la única defensa de China es que en su arancel de aduanas, interpretado en conjunción con la RGI 2 a), se reservó el derecho a tratar las partes importadas utilizadas a efectos de fabricación como si fueran vehículos completos.

4.445 Los Estados Unidos expresan además su desacuerdo con la afirmación de China de que la RGI 2 a) debe considerarse como "contexto" para interpretar la Lista de concesiones arancelarias de China. Los Estados Unidos toman nota de las constataciones del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y *CE - Trozos de pollo*. Sin embargo, esos dos informes son muy prudentes y limitados en sus razonamientos, y no afirman como norma general que el SA es "contexto" por lo que respecta a todas las partes de la Lista de compromisos arancelarios de cada Miembro. En *CE - Equipo informático*, el Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial debería haber

examinado el Sistema Armonizado (incluidas las Notas explicativas), pero no especificó si el SA forma parte de las normas consuetudinarias de interpretación a que se hace referencia en los artículos 31 ó 32 de la *Convención de Viena*. En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación sí constató que el SA era "contexto" con arreglo a las normas consuetudinarias de interpretación reflejadas en el párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, pero el razonamiento expuesto en ese informe estaba cuidadosamente limitado a los hechos y circunstancias de esa diferencia concreta. En particular, el Órgano de Apelación destacó que durante la Ronda Uruguay las negociaciones arancelarias sobre los productos agropecuarios se habían basado en el SA, e hizo referencia a un documento de "modalidades" -aplicable únicamente a la agricultura- que confirmaba ese entendimiento de los negociadores. El Órgano de Apelación afirmó que esos hechos y circunstancias particulares demostraban la existencia de un "acuerdo" entre todas las partes en el sentido de que el SA se utilizaría en la interpretación de los compromisos consignados en el sector de los productos agrícolas. En breve, esas constataciones del asunto *CE - Trozos de pollo* relativas al SA sólo son directamente aplicables a las listas negociadas durante la Ronda Uruguay, y únicamente con respecto a los productos agropecuarios.

4.446 Por consiguiente, las constataciones y los razonamientos expuestos en el asunto *CE - Trozos de pollo* no son directamente aplicables a la presente diferencia, porque ésta no afecta a una lista negociada durante la Ronda Uruguay ni afecta a los productos agropecuarios. Además, China no ha presentado ningún argumento que permita llegar a la conclusión de que hubo un "acuerdo" comparable (como el de la Ronda Uruguay sobre los productos agrícolas) entre los Miembros de la OMC por lo que respecta a las negociaciones arancelarias de China sobre los productos industriales.

4.447 Los Estados Unidos convienen, no obstante, en que el SA puede, desde luego, ser pertinente para la interpretación de la Lista de China. En particular, y con arreglo a las normas consuetudinarias de interpretación consagradas en el artículo 32 de la *Convención de Viena*, el SA puede ser un "medio de interpretación complementario". Dado que la Lista de China se basa claramente en la nomenclatura del SA, el Convenio del SA puede, en circunstancias adecuadas, equivaler a "los trabajos preparatorios y las circunstancias de la celebración" por lo que respecta a la negociación del arancel de China.

4.448 En lo tocante al argumento de China sobre la clasificación arancelaria basado en la RGI 2 a), cabe señalar que dicho argumento no resiste un examen. El texto completo 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.

4.449 Los propios términos de la RGI 2 a) ponen de manifiesto dos aspectos. En primer lugar, aunque China ha basado todos sus argumentos en una teoría sobre la "elusión", no hay en esta Regla de interpretación nada que aluda a la "elusión". En segundo lugar, la Regla utiliza las palabras "éste presente" y "se presente", lo que deja claro que las autoridades aduaneras tienen que clasificar las mercancías en el estado en que se presentan a la aduana cuando son importadas. No hay en la RGI 2 a) nada que indique que una autoridad aduanera debe investigar todas las entradas de distintas partes, por distintos importadores y procedentes de distintos proveedores, en momentos distintos, e incluso de distinto origen nacional, y después proceder a agruparlas en algún producto desmontado ficticio, que después se clasificará como el producto montado. Por el contrario, si se

adoptara la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China, las palabras "éste presente" y "se presente" quedarían totalmente privadas de significado.

4.450 China pasa también por alto el objeto y fin del Convenio del SA. En la parte pertinente del preámbulo del Convenio se estipula lo siguiente:

LAS PARTES CONTRATANTES DEL PRESENTE CONVENIO, elaborado en Bruselas bajo los auspicios del Consejo de Cooperación Aduanera,

CON EL DESEO de facilitar el comercio internacional,

CON EL DESEO de facilitar el registro, la comparación y el análisis de las estadísticas, especialmente de las del comercio internacional,

CON EL DESEO de reducir los gastos que ocasiona en el curso de las transacciones internacionales la necesidad de atribuir a las mercancías una nueva designación, una nueva clasificación y un nuevo código al pasar de una clasificación a otra y de facilitar la uniformidad de los documentos comerciales, así como la transmisión de datos,

CONSIDERANDO que es preciso disponer de datos exactos y comparables para las negociaciones comerciales,

CONSIDERANDO que el Sistema Armonizado está destinado a ser utilizado en la tarificación y estadísticas correspondientes a las diversas modalidades de transporte de mercancías, ...

CONSIDERANDO que el Sistema Armonizado pretende favorecer el establecimiento de una correlación, lo más estrecha posible, entre las estadísticas del comercio de importación y exportación, por una parte, y las estadísticas de producción, por otra ...

4.451 A efectos de esta diferencia son dignos de mención dos aspectos del objeto y fin del Convenio, tal como se expone más arriba. En primer lugar, no hay referencia alguna a la "elusión" ni a ningún otro concepto similar. De hecho, la noción de "elusión" no figura en ninguna parte del Convenio.

4.452 En segundo lugar, dos objetos y fines cruciales del Convenio son i) establecer normas uniformes en materia de nomenclatura arancelaria a efectos de comparar las estadísticas comerciales (entre las exportaciones y las importaciones y entre distintas partes en el Convenio) y ii) facilitar el comercio internacional. Sin embargo, la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China contradice directamente esos objetos y fines expresos del Convenio. Con arreglo a esa interpretación, cada parte en el Convenio deberá clasificar importaciones a granel de partes destinadas a la fabricación como productos enteros sobre la base de criterios que habrá de desarrollar y aplicar cada parte. Si esto fuera cierto resultaría imposible comparar las estadísticas comerciales compiladas por distintos Miembros. Tampoco sería posible comparar las estadísticas sobre importaciones y exportaciones; las medidas de China sólo son aplicables a las importaciones, y aparentemente no obligan a China a realizar un análisis similar de las "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" por lo que respecta a las exportaciones de partes de automóviles.

4.453 La interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China está también en contradicción con el objeto y fin de facilitar el comercio. Con arreglo a las medidas de China, las mercancías no se

clasifican tal como se importan en la frontera, sino sólo después de que hayan sido utilizadas en la fabricación, y sólo después de que el fabricante haya completado y verificado un complejo análisis del contenido nacional del producto final. Este complicado e intrincado sistema de clasificación elimina la certidumbre y previsibilidad de la clasificación arancelaria, y no puede sino ser un grave obstáculo al comercio.

4.454 En sus comunicaciones, China también se equivoca cuando pasa por alto que el Convenio es un acuerdo internacional que impone obligaciones a sus Miembros; el Convenio no sirve, como sugiere China, como una especie de instrumento que "autoriza" a los Miembros de la OMC a apartarse de sus obligaciones en el marco de la OMC o a clasificar los productos a su arbitrio. Las obligaciones pertinentes establecidas en el Convenio son las siguientes:

Artículo 3. Obligaciones de las Partes contratantes

1. Sin perjuicio de las excepciones mencionadas en el artículo 4:

- a) las Partes contratantes se comprometen, salvo que apliquen las disposiciones del apartado c) siguiente, a que sus nomenclaturas arancelaria y estadística se ajusten al Sistema Armonizado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Parte. Se comprometen, por tanto, en la elaboración de sus nomenclaturas arancelaria y estadística:
 - i) a utilizar todas las partidas y subpartidas del 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.

4.455 Esas obligaciones requieren que las partes en el Convenio utilicen "todas las partidas y subpartidas del Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes" y apliquen las Reglas interpretativas. Como han indicado los Estados Unidos y sus correclamantes, China pasa por alto en sus comunicaciones el aspecto más fundamental de las Reglas interpretativas: la RGI 1 estipula que "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo". Los Estados Unidos sostienen que la razón por la que China ha hecho caso omiso de la RGI 1 en sus comunicaciones es evidente: las medidas de China contradicen directamente lo dispuesto en la RGI 1. En particular, el SA tiene partidas específicas para las partes de automóviles, pero con arreglo a las medidas de China las partes de automóviles, en lugar de ello, se clasifican como vehículos enteros.

4.456 Además, el hecho de que la aplicación de las Reglas interpretativas sea obligatorio socava los argumentos de China. Dicho de otra manera, si es cierto, como aduce China, que la RGI 2 a) dispone que las partes de automóviles a granel utilizadas en la fabricación se clasifiquen como un producto manufacturado completo, la obligación de clasificar de ese modo las partes sería aplicable a todas y cada una de las partes en el Convenio. Sin embargo, China no ha presentado ninguna prueba de que

alguna otra parte en el Convenio haya adoptado medidas de algún modo comparables a las medidas que China aplica a las partes de automóviles. Además, China ha reconocido que tampoco ella utiliza sistemas de clasificación similares para partes distintas de las partes de automóviles. En suma, *o bien a)* cada parte en el Convenio, y la propia China por lo que respecta a todas las mercancías salvo las partes de automóviles, está actuando de manera incompatible con la obligación de aplicar las Reglas interpretativas (incluida la RGI 2 a)) establecidas en el Convenio, *o b)* la RGI 2 a) -como indica claramente su texto- se aplica a las mercancías tal como se "present[an]", y el trato otorgado por China a las partes de automóviles es incompatible con la RGI 2 a). Por las razones arriba expuestas, los Estados Unidos sostienen que *b)* -la RGI 2 a) se aplica a las mercancías tal como se presentan cuando son importadas- es la única respuesta posible.

K. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

1. Introducción

4.457 China ha tratado de convertir una diferencia relativa a la compatibilidad de las medidas con las obligaciones de China en el marco de la OMC en una diferencia en la que la principal cuestión es la interpretación de un solo documento, no vinculante, de la OMA.

4.458 China, en su defensa, ha eludido varias cuestiones cruciales. No ha demostrado que las medidas no establezcan claras prescripciones de contenido nacional. No ha presentado ninguna prueba de que la "elusión arancelaria" siquiera exista como concepto jurídico, ni ha explicado en qué modo el simple proceso de importación puede durar tanto como prevén las medidas. Sin embargo, China conviene en que los umbrales de volumen y valor establecidos por las medidas pueden ser aplicados a productos importados en China por un tercero proveedor, aunque reconoce que esas partes deben ser objeto de trato nacional. Esto demuestra cuán arbitrarias y discriminatorias son realmente las medidas.

4.459 El Canadá destaca que lo que está en cuestión en esta diferencia es el Acuerdo sobre la OMC. China está estrictamente obligada por las concesiones negociadas con respecto a las partes de automóviles, tal como quedaron entendidas en el momento de su adhesión. Los Miembros no pueden manipular las concesiones arancelarias de manera que menoscaben la certidumbre que las disciplinas en materia de no discriminación del GATT ofrecen a los comerciantes, cosa que China hace recurriendo indebidamente al artículo II del GATT de 1994 a fin de restringir el alcance de las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994. El Canadá lo demuestra remitiéndose a los principios de interpretación de los tratados. China tampoco puede justificar sus medidas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

2. La importación y el alcance del trato nacional

a) China hace caso omiso del principio de no discriminación en el comercio internacional

4.460 El principio de no discriminación informa los artículos I, II y III del GATT de 1994. Sin embargo, China ha fracasado totalmente en su intento de conciliar su manipulación de las concesiones arancelarias negociadas con lo que constituye el objeto y fin de las disposiciones del GATT en materia de no discriminación. El artículo II del GATT de 1994 no puede considerarse aisladamente. Forma parte del universo de disposiciones sobre no discriminación que sustentan precisamente la certidumbre jurídica y comercial que las medidas menoscaban. El artículo III existe para impedir la discriminación contra los productos importados protegiendo las expectativas de una relación competitiva igual entre los productos importados y los nacionales.

4.461 Aunque China insiste en que simplemente está "aplicando" líneas arancelarias indiscutidas, el aspecto central de esta diferencia sigue siendo la medida limitada en que los derechos de aduana propiamente dichos impuestos de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo II pueden afectar a la protección general contra la discriminación consagrada en el artículo III del GATT de 1994, y el hecho de que China no otorga esa protección.

b) Los derechos de aduana propiamente dichos sólo pueden imponerse sobre la base del estado físico de los productos tal como llegan a la frontera

4.462 Los derechos de aduana propiamente dichos pueden imponerse a los productos importados "al ser importados", lo que significa sobre la base del estado de un producto tal como se presenta en la frontera. La referencia a "al ser" pone de relieve un solo evento. El sentido corriente de "importación" alude al acto físico de pasar los productos por la frontera para introducirlos en un país, interpretación que respaldan el GATT de 1994 en general, el *acervo* del GATT, el Órgano de Apelación de la OMC e incluso la OMA.

4.463 Las cargas en la frontera distintas de los derechos de aduana propiamente dichos pueden imponerse durante un período más prolongado (aunque aun así temporalmente limitado) de la etapa de "importación". Así lo pone de manifiesto la diferencia en el texto utilizado para describir cuándo pueden imponerse esas cargas ("con motivo de" la importación; o "en cualquier momento sobre la importación"). No obstante, cuando un producto ha entrado en el territorio de un Miembro y puede ser objeto de uso interno dentro de un Miembro, cualesquiera cargas impuestas al producto *importado* sobre la base de su estado deberán satisfacer las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en el artículo III, y el artículo II no es en modo alguno aplicable.

4.464 Como China alega que sus medidas imponen derechos de aduana propiamente dichos, cualquier flexibilidad durante la etapa de "importación" no afecta a esta diferencia. Aparte de eso, las medidas son aplicables mucho después de haberse completado el proceso de importación, por lo que son necesariamente medidas interiores.

4.465 Aun en el caso de que hubiera alguna flexibilidad que permita aplazar la imposición de los derechos de aduana propiamente dichos aplicables a un producto más allá del momento de su entrada física en China (lo que el Canadá niega), ninguna de las justificaciones de China resiste un examen.

4.466 China dice que en realidad las cargas se aplican en la frontera porque los fabricantes de vehículos están obligados a autoevaluar si se considera que un vehículo es un vehículo importado antes de importar partes para ese vehículo. Sin embargo, esa autoevaluación sólo representa una *predicción* de lo que sucederá en el proceso de fabricación. Por consiguiente, la autoevaluación no es sino un mecanismo para la administración de una carga interior, sea o no sea en la frontera.

4.467 China sugiere que los productos pueden estar bajo "control aduanero", y por consiguiente no estar en el mercado interior, por el mero hecho de la imposición de una garantía financiera y de prescripciones en materia de registro. Esa sugerencia carece de fundamento, ya que el "depósito" previsto en las medidas no restringe el uso interno de los productos.

4.468 Las medidas no imponen cargas basadas en el estado de los productos tal como llegan a la frontera, como demuestra un examen del sentido corriente del artículo II del GATT de 1994, interpretado en el contexto del artículo III del GATT de 1994 y teniendo en cuenta el objeto y fin de la Lista de China. No son, por consiguiente, derechos de aduana propiamente dichos, ni son otras cargas permitidas por el artículo II del GATT de 1994. En consecuencia, las medidas *sólo* pueden ser cargas interiores que se aplican en infracción del artículo III y el Acuerdo sobre las MIC.

- c) China aplica indebidamente el SA y sus Notas explicativas al imponer cargas a las partes de automóviles tal como se presentan en la frontera

4.469 El SA y sus Notas explicativas, tal como se utilizaron al negociarse la Lista de un Miembro, deben tenerse en cuenta como contexto para la interpretación del sentido de esa Lista. Contrariamente a lo que sugiere China, no se puede hacer, a voluntad, caso omiso de determinadas Notas explicativas.

4.470 La clasificación es pertinente para interpretar la obligación, establecida en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, de no cobrar derechos superiores a la cuantía fijada en la Lista de China, porque la clasificación de la categoría adecuada de un producto es el primer paso esencial para establecer el derecho.

4.471 Para clasificar debidamente un producto tal como se presenta en la frontera, primero es necesario buscar las partidas adecuadas. Por lo que respecta a esta diferencia, es significativo que en la Nota explicativa de esa partida (87.06) se aclare que un "chasis equipado con su motor" abarca los *"vehículos automóviles o tractores de carretera sin equipar con la caja, ni la cabina"*.

4.472 Las medidas hacen caso omiso de esas partidas e imponen tres umbrales separados de contenido nacional, todos los cuales son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.

4.473 Con arreglo al **párrafo 1) del artículo 21** del Decreto N° 125, se considera que las partes importadas como juegos de piezas CKD y SKD son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. El Protocolo de Adhesión de China requiere que se imponga a esas partes un tipo del 10 por ciento, con independencia de la clasificación.

4.474 Con arreglo al **párrafo 2) del artículo 21 del Decreto N° 125**, se considera que las partes en un vehículo son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si un cierto número de conjuntos se consideran importados. Esos umbrales dan lugar a dos infracciones del artículo II del GATT de 1994. En primer lugar, los conjuntos considerados importados se clasifican sobre la base del número o el valor de las partes fundamentales, a pesar de que casi nunca hay partidas específicas para esos conjuntos, y a pesar de que los umbrales son muy selectivos. En segundo lugar, aun suponiendo que todas las partes incluidas en un conjunto que se considera importado se importen y estén contenidas en una sola expedición, los umbrales no clasifican con exactitud las partes.

4.475 Con arreglo al **párrafo 3) del artículo 21** del Decreto N° 125, se considera que las partes utilizadas en un vehículo son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si constituyen más del 60 por ciento del valor de todas las partes utilizadas en la fabricación del vehículo. No hay en parte alguna del SA nada que sugiera que pueda utilizarse el valor para clasificar los productos. Como consecuencia de ello, la aplicación del párrafo 3 del artículo 21 da lugar inevitablemente a que se impongan derechos sobre la base de una clasificación incorrecta, y por consiguiente infringe el artículo II del GATT de 1994.

4.476 Dado que la práctica general de las autoridades aduaneras consiste en clasificar las mercancías sobre la base de su estado tal como se presentan en la frontera, no es necesario examinar los casos aduaneros aislados citados por China. No obstante, en cualquier caso, China no ha demostrado la existencia de una pauta de actuación que demuestre una práctica ulterior de otros Miembros que: 1) sea común, coherente y discernible; y 2) implique el acuerdo entre los Miembros de la OMC de respaldar aspectos controvertidos clave de las medidas. Especialmente, China no ha demostrado que:

- un Miembro de la OMC pueda considerar que las partes presentan las "características esenciales" del vehículo completo basándose en los umbrales de volumen establecidos en las medidas; ni que
- los umbrales de valor puedan utilizarse como instrumento de clasificación.

4.477 El único elemento de las medidas que podría constituir una clasificación aduanera aceptada es la clasificación de las partes como un vehículo completo cuando esas partes, contenidas en una sola expedición, presentan las características esenciales de un vehículo entero (juegos de piezas CKD o SKD). Curiosamente, esas partes han sido exceptuadas de la cobertura de las medidas, por lo que éstas sólo se han utilizado para clasificar las partes contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 b) del artículo II.

- d) El artículo II del GATT de 1994 no permite a los Miembros imponer derechos de aduana propiamente dichos más elevados a expediciones separadas de partes de automóviles sobre la base teórica de que pueden clasificarse como un vehículo entero

4.478 China alega también que puede clasificar como un solo producto múltiples expediciones de partes procedentes de distintos exportadores a distintos destinos y en momentos distintos. Una vez más, China no ha demostrado la existencia de una práctica común, coherente y discernible entre los Miembros de la OMC en el sentido de que los derechos de aduana propiamente dichos permitidos en virtud del artículo II del GATT de 1994 pueden aplicarse a expediciones separadas clasificadas como si llegaran juntas.

4.479 A falta de toda práctica ulterior, China ha recurrido en gran medida a una declaración hecha de pasada por el Comité del SA en el sentido de que la legislación nacional permite los envíos fraccionados. Sin embargo, esa referencia a los envíos fraccionados no se incluyó en las Reglas interpretativas o las Notas explicativas, se basaba en una práctica aislada que no incluía los vehículos automóviles o sus partes, no tenía por función concreta abarcar partes utilizadas en el proceso de fabricación, no se demostró que se hubiera recurrido a ella cuando se negociaron los compromisos arancelarios de China, y no se reflejaba en la práctica de los Miembros en el momento de la adhesión de China.

4.480 China ha citado también la práctica antidumping de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. Sin embargo, esa práctica no puede constituir una prueba de práctica ulterior para interpretar la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, ni la Lista de China.

- e) Con independencia de la clasificación, China está obligada por los compromisos que asumió con ocasión de la adhesión a imponer a los vehículos no montados o parcialmente montados un tipo del derecho del 10 por ciento

4.481 Todas las partes convienen en que el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo crea obligaciones vinculantes para China.

4.482 El sentido corriente de ese párrafo, interpretado teniendo en cuenta su objeto y fin, se estaría pasando por alto si China estuviera libremente facultada para no introducir jamás una línea arancelaria separada para los juegos de piezas CKD y SKD. Además, como la finalidad del párrafo es solventar la preocupación específica de los Miembros por mantener el trato preferencial para los juegos de piezas CKD y SKD, una interpretación de buena fe, basada en el entendimiento de los Miembros en el momento de la adhesión de China, obliga a China a aplicar el tipo del 10 por ciento a esos productos.

4.483 Confirman ese entendimiento las circunstancias que rodean a la conclusión del Protocolo de Adhesión. Antes de su adhesión, China otorgaba trato arancelario preferencial a las partes que presentaban las características esenciales de vehículos enteros de dos maneras: clasificándolas como partes, o clasificándolas en una línea arancelaria separada a un tipo más bajo que el aplicable a los vehículos montados.

4.484 En el momento de la adhesión de China, las partes entendieron que el derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos sólo se aplicaría a los vehículos importados *montados*. Como consecuencia de ello, la negativa de China a aplicar un tipo del derecho del 10 por ciento a las partes importadas juntas en una expedición que presentan las características esenciales de un vehículo entero constituye una infracción del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

f) Anulación y menoscabo sin infracción

4.485 Si el Grupo Especial constata, contrariamente a lo que sostiene el Canadá, que el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo permite a China clasificar los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos enteros y aplicarles un derecho del 25 por ciento, ello debe constituir una anulación y menoscabo sin infracción, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, de las expectativas legítimas del Canadá de que se aplique un tipo arancelario del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD.

3. Las medidas no pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

a) China ha caracterizado erróneamente una defensa de una infracción del artículo III al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como una defensa al amparo del artículo II

4.486 China reconoce que tiene que recurrir al apartado d) del artículo XX para defender todos los aspectos de las medidas que sean internos. Sugiere, sin embargo, que las partes de automóviles importadas directamente por fabricantes de vehículos pueden estar abarcadas por las medidas de conformidad con el artículo II. En realidad, ese argumento es simplemente una defensa de una infracción del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC al amparo del apartado d) del artículo XX: que las medidas se han promulgado para "aplicar" la Lista de China con objeto de impedir la "elusión arancelaria". La defensa de China frente a la reclamación del Canadá sólo podría presentarse válidamente al amparo del apartado d) del artículo XX si China demostrara la existencia de una ley o reglamento independientes y compatibles con el GATT cuya aplicación las medidas tienen por objeto.

4.487 Además, aunque pudiera realmente estimarse que algún aspecto de las medidas constituye un derecho de aduana propiamente dicho (lo que el Canadá niega), las medidas infringen el artículo II al otorgar a las partes de automóviles un trato menos favorable que el requerido en virtud de la Lista de China. Una vez más, China sólo puede defender esa infracción si puede establecer que el apartado d) del artículo XX es aplicable.

b) El criterio para justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX

4.488 El apartado d) del artículo XX del GATT permite a los Miembros promulgar una medida incompatible con la OMC si es necesaria para aplicar leyes compatibles con la OMC, incluidas las relativas a la "aplicación de las medidas aduaneras". China tiene que demostrar tanto que las medidas están provisionalmente justificadas al amparo del apartado d) como que se aplican de manera

compatible con las prescripciones del preámbulo del artículo XX. China no lo ha hecho y no puede hacerlo.

c) Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

4.489 Consideradas colectivamente, a la luz de la Orden N° 8 y con arreglo a sus propios términos, las medidas están claramente destinadas a promover el desarrollo de la rama de producción nacional de partes de automóviles de China. Los umbrales establecidos por las medidas sólo en raros casos se aplican a lo que cabría debidamente clasificar como vehículos enteros. Por consiguiente, no pueden estar destinadas a lograr la observancia de la Lista de China.

4.490 Las medidas tampoco son "necesarias", como se puede demostrar por referencia a los diversos factores que establecen la necesidad de las medidas incompatibles con el GATT. China dice que el arbitraje arancelario constituye una "elusión", pero ese no es un concepto reconocido en la práctica aduanera, y China no ha explicado por qué los importadores no deben estar facultados para aprovechar los tipos arancelarios mutuamente acordados por los Miembros. En cualquier caso, China no ha presentado ninguna prueba de que se esté produciendo esa "elusión arancelaria". No hay fundamento jurídico alguno para alegar que el arbitraje arancelario es inadmisibles. China no ha presentado ninguna prueba real de que ese arbitraje, aunque se denomine "evasión arancelaria", realmente tenga lugar con cierta frecuencia, y mucho menos intencionadamente. Por lo demás, China simplemente alega que debería estar obteniendo ingresos arancelarios adicionales. Las medidas no pueden contribuir a rectificar un problema que no existe.

4.491 Las medidas son, además, significativamente restrictivas del comercio. Se aplican a todas las partes de automóviles importadas sobre la base de umbrales arbitrarios que *dan por supuesto* un arbitraje arancelario en todos los casos. Además de que las empresas tienen que hacer planes para evitar la importación de partes a niveles que se acerquen a los límites de los umbrales, las medidas también obligan a los fabricantes de partes de automóviles que importen partes de automóviles a firmar contratos con los fabricantes de vehículos que garanticen niveles de contenido nacional en las partes que suministran. En suma, es evidente que las medidas no son necesarias para lograr la observancia, no protegen intereses vitales o comunes, y son excesivamente restrictivas del comercio.

d) Las medidas no satisfacen las prescripciones del preámbulo del artículo XX

4.492 Las medidas dan lugar a discriminación tanto arbitraria como injustificable. Rara vez o nunca se aplican a partes importadas que podrían clasificarse debidamente como vehículos completos. Igualmente importante es el hecho de que China no haya podido justificar la discriminación contra las partes de automóviles importadas aparte de recurrir a racionalizaciones *ex post facto* de que las medidas son adecuadas porque aparentemente algunos productores de vehículos utilizan partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas.

4.493 Las medidas constituyen también una restricción encubierta al comercio. China ha reconocido que se aplican a partes de automóviles que son objeto de comercio interno. No cabe dudar que la aplicación de las medidas afecta desfavorablemente a las condiciones de competencia entre las partes importadas y las nacionales. Además, como se indica más arriba, la principal finalidad de la restricción es proteger a la rama de producción nacional de vehículos automóviles frente a la competencia de las importaciones.

L. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA

1. Introducción

4.494 China considera que las comunicaciones y declaraciones de las partes al Grupo Especial han delimitado significativamente el alcance de los desacuerdos de las partes por lo que respecta a las medidas impugnadas.

4.495 En primer lugar, los reclamantes ya no pueden negar que se plantea una cuestión legítima de administración aduanera por lo que respecta a la relación entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles.

4.496 En segundo lugar, parece que los reclamantes ahora reconocen que hay circunstancias en las que la importación de partes y componentes en múltiples expediciones puede constituir una forma de evasión arancelaria. Parece también que los reclamantes reconocen que las autoridades aduaneras pueden realizar "investigaciones" y examinar "pruebas" para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes presentan las características esenciales del artículo completo.

4.497 En tercer lugar, parece que las partes ahora convienen en que el momento y el lugar en que se recauda una carga no es la consideración determinante para evaluar si esa carga está sujeta a las disciplinas del artículo II o a las del artículo III. Antes bien, lo que hay que determinar es si se trata de una carga que un Miembro puede imponer por razón de la importación del producto, o, subsidiariamente, si la carga está relacionada con la condición de un producto después de que haya sido importado.

4.498 Por último, China considera que las comunicaciones de los reclamantes han revelado lo que éstos realmente opinan sobre cuándo serían aplicables los tipos del derecho más elevados consolidados por China para los vehículos automóviles. La respuesta es "nunca".

4.499 Como demostrará en esta comunicación de réplica, China considera que esta reestructuración de las cuestiones y las alegaciones sometidas a la consideración del Grupo Especial lleva a concluir que 1) las medidas impugnadas tienen que analizarse a la luz de los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo II del GATT de 1994; y que 2) así analizadas, las medidas impugnadas confieren eficacia a una interpretación adecuada de los compromisos arancelarios de China por lo que respecta a los "vehículos automóviles", y no dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China.

2. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China

4.500 China estima, en particular, que la principal cuestión que el Grupo Especial ha de determinar es si China puede interpretar que la expresión "vehículos automóviles" incluye la importación, en múltiples expediciones, de partes y componentes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil en el sentido de la RGI 2 a).

4.501 El Grupo Especial tiene ante sí un amplio examen de la RGI 2 a) efectuado por las partes. Los reclamantes han impugnado dos aspectos distintos de la manera en que China ha interpretado y aplicado la RGI 2 a) en el contexto del Decreto N° 125. En primer lugar, han rechazado el lugar donde China traza la línea divisoria a efectos del criterio de las características esenciales, en el sentido de la RGI 2 a), una cuestión de partes o todos. En segundo lugar, han rechazado la aplicación por

China de la RGI 2 a) que permite clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre la base de su montaje común para formar un artículo acabado, una cuestión de forma o contenido.

4.502 La RGI 2 a) establece las normas con arreglo a las cuales las autoridades aduaneras definen las fronteras entre artículos completos y partes de esos artículos, es decir, entre parte y todo. Al comienzo de esta diferencia, las CE afirmaron que hay una "clara separación" entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. Ese argumento lleva a concluir que los tipos arancelarios impuestos por China a los vehículos automóviles sólo son aplicables en una circunstancia: cuando el importador importa un vehículo automóvil completamente acabado, plenamente montado, en el que no falte ninguna parte. Esta posición es manifiestamente absurda. A este respecto no hay acuerdo entre los propios reclamantes.

4.503 China señala a la atención del Grupo Especial este aparente desacuerdo entre los reclamantes porque arroja luz sobre dos aspectos importantes de la aplicación de la RGI 2 a). En primer lugar, los reclamantes no pueden razonablemente afirmar que hay una "clara separación" entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles. En segundo lugar, este aparente desacuerdo entre las partes pone de relieve el contexto crítico que la RGI 2 a) proporciona para resolver la relación entre los artículos completos y las partes de esos artículos.

4.504 Para que las disposiciones arancelarias de China concernientes a los vehículos automóviles tengan algún sentido es evidente que China *tiene* que aplicar la RGI 2 a) para resolver la relación entre parte y todo. Por consiguiente, los argumentos de los reclamantes contra las medidas impugnadas no pueden basarse en el hecho de que China haya establecido una línea divisoria entre los vehículos automóviles y sus partes. Antes bien, los argumentos de los reclamantes contra las medidas impugnadas tienen que centrarse en *el lugar* donde China ha trazado esa línea.

4.505 China considera que la principal cuestión objeto de esta diferencia es si las autoridades aduaneras pueden clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre la base de su montaje común para formar un solo artículo.

4.506 A juicio de China, la resolución de esta cuestión de forma o contenido depende de tres consideraciones: 1) la interpretación de las palabras "éste presente" en la RGI 2 a); 2) lo que los propios reclamantes practican y reconocen por lo que respecta a la aplicación de la RGI 2 a) a múltiples expediciones; y 3) las prácticas de los reclamantes y otros Miembros de la OMC por lo que respecta a las medidas para impedir la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a los artículos completos.

4.507 Concretamente, lo que hay que interpretar es si las palabras "éste presente" permiten a las autoridades aduaneras basar una determinación de clasificación en pruebas de que una expedición de partes y componentes está relacionada con otras expediciones de partes y componentes debido a su montaje común para formar un solo artículo. Ya en el decenio de 1960, el Comité de Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (el precursor de la OMA) decidió que la aplicación de la RGI 2 a) a las mercancías montadas a partir de múltiples expediciones de partes y componentes, con inclusión de las partes y componentes procedentes de distintos países, era una cuestión que "debía solucionarse cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional". En 1995, el Comité del SA reafirmó esa interpretación anterior de la RGI 2 a) en el contexto del SA.

4.508 Con arreglo al artículo 8 del Convenio del SA, cualesquiera "criterios relativos a la interpretación del Sistema Armonizado y las recomendaciones encaminadas a asegurar la interpretación y aplicación uniforme del Sistema Armonizado" que el Comité del SA adopte "se considerarán aprobadas" por la OMA si ningún miembro se opone a su adopción dentro de un

período determinado. La decisión de 1995 concerniente a la interpretación de la RGI 2 a) fue adoptada unánimemente por el Comité del SA, y ningún miembro se opuso a su adopción dentro del período determinado. Es, por tanto, una interpretación autorizada de la RGI 2 a) adoptada por la OMA.

4.509 Como ha explicado China en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, el Órgano de Apelación ha confirmado expresamente la pertinencia de las decisiones sobre la interpretación de las Reglas interpretativas generales adoptadas por el Comité del SA y por la propia OMA. En el presente caso, la OMA ha adoptado una interpretación de la RGI 2 a) que es directamente pertinente para la cuestión interpretativa sometida a la consideración del Grupo Especial. La consecuencia necesaria de la decisión de la OMA es que las palabras "éste presente" no impiden tener en cuenta si las partes y componentes incluidos en una expedición en particular están relacionados con otras expediciones de partes y componentes debido a su montaje común para formar un artículo completo.

4.510 De hecho, si no hubiera algún medio para hacer efectivas las fronteras entre partes y todo que las autoridades aduaneras establecen de conformidad con la RGI 2 a), un importador podría escoger la clasificación arancelaria que prefiriera incluso para una *sola* expedición de partes y componentes. En la práctica, la RGI 2 a) no satisfaría ninguna finalidad del SA.

4.511 China no cree que los reclamantes hayan presentado una interpretación alternativa plausible de las palabras "éste presente" que sea compatible con la interpretación adoptada por la OMA o con la finalidad de la norma en el marco del SA. No es sorprendente que su estrategia preferida consista en tratar de evitar las repercusiones de la interpretación de la OMA descartándola por considerar que "no es jurídicamente vinculante". Estos intentos de descartar la significación de la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por la OMA pasan por alto tres aspectos importantes. En primer lugar, como se explica más arriba, el Órgano de Apelación se ha remitido expresamente a interpretaciones de las Reglas interpretativas adoptadas por el Comité del SA y la OMA como elementos pertinentes para la evaluación por un grupo especial de la manera en que dichas Reglas afectan a la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro. En segundo lugar, los reclamantes no han tenido en cuenta el artículo 8 del Convenio del SA, con arreglo al cual se considera que las interpretaciones de las Reglas interpretativas adoptadas por el Comité del SA han sido aprobadas por la OMA si ningún miembro se opone a su adopción. En tercer lugar, y más fundamentalmente, su argumento pasa por alto la finalidad misma de la decisión. La interpretación adoptada por la OMA no es por su propia naturaleza "vinculante" para los miembros de la OMA en el sentido de que los obligaría a llegar a una determinación específica en materia de clasificación sobre la base de las circunstancias de cada caso en particular. La importancia de la interpretación de la OMA, en cuanto que pertinente para esta diferencia, es que las palabras "éste presente" no *impiden* aplicar la RGI 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes, con independencia de que un miembro de la OMA en particular opte o no por aplicar la RGI 2 a) de ese modo.

4.512 La segunda línea de defensa de los reclamantes consiste en caracterizar indebidamente la interpretación de la RGI 2 a) adoptada por la OMA. Extrañamente, los reclamantes se centran en la decisión del Comité del SA en la medida en que guarda relación con los envíos fraccionados, y prácticamente no prestan atención alguna a esa decisión en cuanto que guarda relación con la "clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".

4.513 A pesar de todos los esfuerzos desplegados para oscurecer la cuestión, los reclamantes no pueden refutar la única lectura inequívoca de la interpretación de la RGI 2 a) por la OMA: que la clasificación de productos montados a partir de múltiples expediciones de partes y componentes es una cuestión que ha de decidir cada país de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales.

4.514 Como China demostrará seguidamente, la credibilidad de la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes sufre un nuevo golpe cuando se compara con sus propias declaraciones y prácticas. Las declaraciones y prácticas de los propios reclamantes no están plenamente de acuerdo con su interpretación de la RGI 2 a) tal como se ha presentado al Grupo Especial en este asunto.

4.515 Como demostró China en su Primera comunicación escrita, las medidas que ha adoptado para impedir la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles son indistinguibles de las medidas que otros Miembros de la OMC, entre ellos los reclamantes, han adoptado para impedir la evasión tanto de los derechos de aduana propiamente dichos como de los derechos antidumping. Es importante recordar la finalidad específica con la que China citó la práctica de los Miembros de la OMC por lo que respecta a las medidas para impedir la elusión de derechos antidumping. La práctica ulterior que China ha establecido es que los Miembros de la OMC han adoptado medidas para abordar los casos en los que un artículo completo está sujeto a un tipo del derecho más elevado que el tipo del derecho aplicable a las partes y componentes de ese artículo.

4.516 La práctica ulterior que China ha establecido, y que ninguna parte ha negado, es que los Miembros de la OMC han adoptado medidas para velar por que la importación y el montaje de partes y componentes no pueda utilizarse para evadir el pago de los tipos del derechos más elevados aplicables al artículo completo. Lo único que hay que determinar es si la validez de esa práctica, desde la perspectiva de la OMC, debe depender de la *clase* de derecho que da lugar a la diferencia de los tipos aplicables al artículo completo y las partes de ese artículo.

4.517 La afirmación básica de los reclamantes es que "los derechos antidumping y la elusión de dichos derechos se rigen por las normas del artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo Antidumping, no por el artículo II del GATT de 1994". El problema de esa afirmación es que de hecho no existen en el artículo VI del GATT de 1994 ni en el Acuerdo Antidumping "normas" que aborden la cuestión de si los Miembros de la OMC pueden imponer derechos antidumping a las importaciones de partes y componentes de un producto que está sujeto a una medida antidumping. La sugerencia de que las "normas" del artículo VI y el Acuerdo Antidumping "reconocen jurídicamente" esa práctica, en contraste con las "normas" del artículo II, es simplemente falsa.

4.518 Los reclamantes también invocan la finalidad correctiva de los derechos antidumping como razón por la que la resolución de las cuestiones de las partes o el todo y la forma o el contenido debe ser distinta en el contexto de los derechos antidumping y en el de los derechos de aduana propiamente dichos. Esto es, a juicio de China, una curiosa forma de razonamiento orientado a los resultados. No cabe discutir que los derechos de aduana propiamente dichos obedecen a una "finalidad". El problema que plantea el argumento de la "finalidad correctiva" de los reclamantes es que éstos aún no han explicado por qué la *finalidad* de los derechos antidumping es más importante que la *finalidad* reconocida de los derechos de aduana propiamente dichos.

4.519 Los Estados Unidos sugieren que hay alguna diferencia significativa entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping porque estos últimos se definen por referencia al alcance de la investigación, no por referencia a las líneas arancelarias. Esto, a su vez, representa otra distinción que no supone una diferencia. Las medidas antidumping y las disposiciones arancelarias atañen ambas a productos específicos.

4.520 Por último, los reclamantes se remiten a la *Decisión sobre las medidas contra la elusión* adoptada en la conclusión de la Ronda Uruguay en apoyo de su opinión de que las medidas para impedir la elusión de los derechos antidumping son "distintas". Parece, sin embargo, que los reclamantes no están de acuerdo sobre lo que esa decisión significa. Las Comunidades Europeas, por

su lado, afirman que la *Decisión sobre las medidas contra la elusión* "reconoce que *no se han definido* normas uniformes sobre la antielusión de las medidas antidumping". Esto sugeriría que no hay normas que o bien permitan o prohíban la aplicación de derechos antidumping a las partes y componentes de un producto que está sujeto a una medida antidumping.

4.521 Los reclamantes no han establecido por qué las prácticas de los Miembros de la OMC por lo que respecta a los derechos antidumping (o los derechos compensatorios) no son pertinentes para la interpretación de la Lista de concesiones de China y para un examen de los tipos de medidas que China puede adoptar para impedir la evasión del tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles que negoció.

4.522 El Órgano de Apelación ha reconocido que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994, que se enuncia en el artículo II, es mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro". También ha observado que se pretende que las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros se basen en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas".

4.523 Como ha explicado China, interpretar las palabras "vehículos automóviles" que figuran en la Lista de concesiones de China de manera que preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho más elevados consolidados que China negoció para los vehículos automóviles es compatible con ese objeto y fin del GATT de 1994. Por el contrario, la conclusión lógica de los argumentos de los reclamantes por lo que respecta al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es que las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles *nunca* serían aplicables. Esa conclusión en modo alguno puede ser compatible con el objeto y fin de preservar el valor de concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas. La resolución efectiva de la relación aduanera entre un artículo completo y partes de ese artículo no plantea un riesgo sistémico para la seguridad de las concesiones arancelarias con arreglo al artículo II ni para las disciplinas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III. Como ha explicado China, la resolución de esta cuestión no lleva a concluir que los Miembros pueden clasificar los artículos sobre la base de su uso final, y no lleva a concluir que los Miembros pueden imponer medidas discriminatorias a los productos importados simplemente caracterizando las medidas como medidas en frontera sujetas al artículo II. Lo que China afirma es simplemente que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones y lograr su observancia de conformidad con las normas del SA y de conformidad con el principio de que las disposiciones arancelarias deben tener efectos significativos.

3. Las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994

4.524 China considera 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. Como explicará China más abajo, las medidas y cargas que China está autorizada a adoptar en el marco del artículo II no pueden impugnarse al amparo del artículo III o del Acuerdo sobre las MIC.

4.525 Las palabras "al ser importados" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II no se limitan al momento y el lugar exacto en que los productos procedentes de otro país atraviesan la frontera. Como el alcance del artículo II no está definido por el momento o el lugar en que la carga se recauda, tiene que haber alguna otra base para determinar si una carga o medida en particular es aplicable a los productos importados "al ser importados" en el territorio aduanero de un Miembro. Con arreglo a esa interpretación de las palabras "al ser importados", la caracterización de una carga en particular en relación con el artículo II dependerá de la *razón* o el *evento* que activó la imposición de

la carga. Si las medidas contribuyen a la satisfacción de una "obligación aduanera válida", serán medidas que están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994.

4.526 Esta investigación centra de nuevo el análisis en la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para los "vehículos automóviles", y en particular en la cuestión de si China puede clasificar múltiples expediciones de partes y componentes de automóviles sobre la base de su montaje común para formar un artículo completo. Parte importante de este análisis es el sentido de las palabras "éste presente" en la RGI 2 a), así como la práctica de otros Miembros de la OMC para resolver la relación entre artículos completos y partes de esos artículos en el contexto de la administración aduanera. Con arreglo al Decreto N° 125, el hecho de que una expedición de partes de automóviles es una en una serie de expediciones conexas de partes de automóviles es evidente a la luz de la declaración a la aduana cuando las mercancías se presentan en la frontera. Al declarar que una expedición de partes de automóviles está destinada a un modelo de vehículo registrado, el fabricante está declarando 1) que la expedición es una en una serie de expediciones de partes de automóviles que el fabricante montará para fabricar un vehículo automóvil específico; y 2) que por medio de esa serie de expediciones el fabricante importará un grupo de partes y componentes de automóviles que en su totalidad presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Por esas razones, las cargas que China establece y recauda de conformidad con el Decreto N° 125 contribuyen a la satisfacción de una obligación aduanera válida.

4.527 El hecho de que las medidas impugnadas no constituyan una forma de reglamentación interior y no impongan cargas interiores, en el sentido del artículo III del GATT de 1994, refuerza la conclusión de que las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II. La delimitación entre los artículos II y III del GATT de 1994 requiere una comprensión adecuada de los términos "importación" e "importados". Hasta que se hayan completado las formalidades aduaneras previstas en la medida impugnada, la CGA mantiene el control aduanero sobre esas entradas de mercancías, y las partes y componentes no están en libre circulación dentro de China. Por consiguiente, los derechos de aduana no son cargas que China imponga a las partes y componentes de automóviles procedentes de otros países después de que hayan sido "importados".

4.528 El Grupo Especial deberá resolver una cuestión previa crítica concerniente a la caracterización de las medidas impugnadas que guarda relación con los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud de los artículos II y III del GATT de 1994. China ha demostrado más arriba que las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II porque imponen cargas que China está facultada para imponer por razón de la importación de productos en su territorio aduanero y guardan relación con esas cargas. China ha demostrado también que las medidas impugnadas imponen cargas a los productos "al ser importados" en su territorio aduanero, y no a productos "importados". China considera que las medidas impugnadas, si están sujetas a las disciplinas del artículo II, no pueden analizarse en el marco del artículo III del GATT de 1994 o del Acuerdo sobre las MIC.

4.529 Los Estados Unidos opinan que la caracterización de las cargas que China recauda en virtud de las medidas impugnadas es irrelevante para determinar si esas cargas están sujetas a las disciplinas del artículo III. Parece que el Canadá, como mínimo, rechaza sin reservas el argumento de los Estados Unidos. China considera que si una medida en particular aplica y recauda una carga que un Miembro está *facultado* para imponer de conformidad con el artículo II, no puede darse la circunstancia de que esa misma carga deba estar en conformidad con las prescripciones del artículo III. En *CE - Banano III*, asunto en el que se apoyan los Estados Unidos, el Órgano de Apelación no constató que los *mismos* aspectos de una medida en particular puedan estar sujetos, simultáneamente, a las prescripciones tanto del artículo II como del artículo III. El informe del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* confirma la importancia crítica de la identificación de la

finalidad específica de una medida o carga en particular en relación con los derechos y obligaciones que corresponden a un Miembro en virtud del artículo II y el artículo III.

4.530 El Canadá, aunque rechaza la alegación de los Estados Unidos de que la caracterización de una carga es irrelevante para determinar si esa carga debe analizarse en el marco del artículo II o el artículo III, sostiene que "las cargas *administrativas* impuestas por las medidas a las partes de automóviles importadas tienen que evaluarse en el marco del párrafo 4 del artículo III". Una vez más, China considera que si un Miembro impone un procedimiento aduanero para velar por la recaudación de derechos de aduana que está facultado para imponer conforme a sus compromisos en el marco del artículo II, esas medidas son necesariamente medidas aduaneras. Los procedimientos aduaneros no infringen el artículo III simplemente porque el importador pueda considerar que esos procedimientos son gravosos.

4.531 Las Comunidades Europeas afirman que "el Acuerdo sobre las MIC no requiere una evaluación preliminar de si una medida es una 'medida en frontera' o una 'medida interior'". Para establecer la existencia de una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, el Miembro reclamante tiene que demostrar la aplicación de una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio "que es incompatible con las disposiciones del artículo III o el artículo XI del GATT de 1994". Ni las CE ni ninguna otra parte han alegado que se haya infringido el artículo XI del GATT de 1994. Por consiguiente, la alegación de las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo sobre las MIC tiene que basarse en su alegación de que las medidas impugnadas infringen el artículo III del GATT de 1994. Para establecer la existencia de una infracción del artículo III, las Comunidades Europeas tienen que demostrar que las medidas en litigio son "medidas interiores". Por consiguiente, China no ve fundamento alguno en la posición de las CE de que el Acuerdo sobre las MIC, en contraste con el GATT de 1994, no requiere una determinación previa de si las medidas en litigio están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II o el artículo III.

4. Los reclamantes no han acreditado *prima facie* un incumplimiento del compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

4.532 Los reclamantes no han acreditado *prima facie* un incumplimiento del compromiso que China asumió en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Uno de los elementos necesarios de esa alegación es la demostración de que China ha creado líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. Los reclamantes no han demostrado que China haya creado líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. Por consiguiente, esa alegación debe rechazarse. China estima que el Grupo Especial debe poner fin aquí a su análisis, ya que es evidente que la alegación de los reclamantes al amparo del párrafo 93 carece de fundamento.

5. Los reclamantes no han establecido la existencia de una infracción del Acuerdo SMC

4.533 China no entiende en qué se basa la alegación de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas relativa a los ingresos no recaudados, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Órgano de Apelación ha afirmado que "la comparación en virtud del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* debe hacerse necesariamente entre las normas fiscales contenidas en la medida impugnada y otras normas fiscales del Miembro en cuestión". El problema básico del argumento de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas es que no han conseguido "identifica[r] y examina[r] situaciones fiscales que sea adecuado comparar".

6. Las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial identificara cualquier infracción de los Acuerdos abarcados

4.534 China considera que las medidas impugnadas interpretan debidamente y confieren eficacia a sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles, de conformidad con las normas del SA y de conformidad con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares, y que, por consiguiente, son plenamente compatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II del GATT de 1994.

4.535 China ha explicado que en este caso la cuestión de la "elusión" está relacionada con la necesidad de velar por una clasificación arancelaria adecuada de las partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Parece que el Canadá y los Estados Unidos al menos reconocen que dividir las partes y componentes en múltiples expediciones puede constituir una forma de "evasión arancelaria".

4.536 China no cree que los Miembros de la OMC tengan que recurrir al apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 para interpretar y aplicar sus aranceles de aduanas de conformidad con el SA. Sin embargo, el Grupo Especial podría estimar que China necesita un fundamento distinto, en el marco de la normativa de la OMC, para aplicar sus disposiciones arancelarias relativas a los vehículos automóviles. El Grupo Especial podría también constatar que, contrariamente a las explicaciones de China, las normas del SA no ofrecen un fundamento para que China confiera efectos significativos a los tipos del derecho más elevados que negoció para los vehículos automóviles, porque esas normas no justifican que China haga distinciones entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles, ya sea en una expedición o en múltiples expediciones. Por último, el Grupo Especial podría constatar que uno o más elementos de las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de cargas interiores, o constituyen de otro modo una forma inadmisibles de tributación interior o reglamentación interior, en infracción del artículo III del GATT de 1994 o del Acuerdo sobre las MIC. En cualquiera de esos casos, o con respecto a cualquier otra infracción de los Acuerdos abarcados que el Grupo Especial pueda identificar, China considera que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.

4.537 Los reclamantes no pueden discutir de forma creíble, a estas alturas del procedimiento, que se plantea una legítima y compleja cuestión de clasificación arancelaria y administración aduanera en lo concerniente a la relación entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. Además, China ha demostrado que sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles son en lo fundamental inaplicables si no hay algún medio de definir y hacer efectiva la frontera entre los vehículos automóviles y las partes de los vehículos automóviles. Si China no dispusiera de ningún medio para eludir las posibles argucias de los importadores, éstos nunca tendrían que pagar los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles. De hecho, en China no entraría ningún "vehículo automóvil", sino sólo "partes".

4.538 China considera que la RGI 2 a), tal como ha sido interpretada por la OMA, ya ha resuelto estas cuestiones de interpretación y aplicación en materia aduanera, como la de "partes o todo" y la de "forma o contenido". Sin embargo, si la RGI 2 a) no existiera, China (así como otras autoridades aduaneras) todavía necesitaría un medio para definir y hacer efectiva la frontera entre partes y todo. Eso es lo que hacen las medidas impugnadas: logran la observancia efectiva de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles definiendo lo que constituye un vehículo automóvil en cuanto que algo distinto de las partes de un vehículo automóvil, y haciendo efectiva esa

frontera con independencia de la manera en que el importador estructure o documente sus transacciones de importación.

4.539 En su Primera comunicación escrita, China pasó revista a la jurisprudencia concerniente al sentido de la palabra "necesarias" en el apartado d) del artículo XX. En resumen, el Órgano de Apelación ha afirmado que la palabra "necesarias" requiere un proceso de sopesar y confrontar: 1) la importancia relativa de los intereses o valores a los que sirve la medida impugnada; 2) la contribución de la medida a la consecución de los fines que persigue; y 3) los efectos restrictivos en el comercio internacional. La medida impugnada tiene que compararse con otras medidas compatibles con la OMC razonablemente disponibles.

4.540 Por lo que respecta al primer factor, no cabe duda de que la recaudación de ingresos fiscales es un interés importante de los Miembros de la OMC, y especialmente de los Miembros que son países en desarrollo. De manera análoga, la aplicación de las concesiones arancelarias negociadas es también un objetivo importante para los Miembros, y en particular para los países en desarrollo Miembros. Por lo que respecta al segundo factor, China ha presentado pruebas claras de que las medidas impugnadas promueven el objetivo de China de velar por la aplicación efectiva de las disposiciones arancelarias relativas a los vehículos automóviles. China ha documentado modelos de vehículos automóviles específicos que se montan en China con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, y que se importan en China en múltiples expediciones. De no existir las medidas impugnadas, los fabricantes de automóviles evadirían el pago de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles debido a la manera en que han estructurado sus importaciones de partes y componentes para éstos y otros modelos de vehículos. China también ha presentado pruebas de que la circunstancia específica a que hacen referencia los Estados Unidos -un fabricante de automóviles "que está fraccionado una expedición CKD en dos o más cajas separadas"- es una circunstancia específica a la que las medidas impugnadas han dado respuesta. Aunque China no cree que esa sea la *única* circunstancia en que las autoridades aduaneras pueden dar respuesta a la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a un artículo completo, sí es, desde luego, una circunstancia que las medidas impugnadas abordan. Por lo que respecta al tercer elemento del criterio de "necesidad", China ya ha observado que las medidas no afectan significativamente a las importaciones de vehículos automóviles o de partes de vehículos automóviles salvo en el hecho, totalmente legítimo, de que los importadores tienen que pagar los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles cuando importan grupos de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. A pesar de la "carga" que los reclamantes alegan que las medidas imponen, los principales fabricantes de automóviles y de partes de automóviles han comunicado que las medidas tienen poca o ninguna repercusión en sus operaciones en China. Los únicos fabricantes de automóviles afectados son los que montan en China vehículos automóviles con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.541 Finalmente, y por lo que respecta la existencia de alternativas compatibles con la OMC razonablemente disponibles, China ya ha explicado por qué las medidas impugnadas no son incompatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II ni con las normas del SA. Como la premisa de este examen es que el Grupo Especial haya constatado lo contrario, al menos en algún aspecto, China no cree que haya alternativas razonablemente disponibles para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles.

4.542 El preámbulo del artículo XX permite a los Miembros de la OMC invocar las excepciones generales enumeradas en los apartados a)-j) "a reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio

internacional ...". Las medidas impugnadas no discriminan entre países en los que prevalecen las mismas condiciones. Las medidas impugnadas son igualmente aplicables a todas las partes y componentes importados, con independencia de su origen. Las medidas no entrañan discriminación, y mucho menos discriminación que sea arbitraria o injustificable, en relación con países en los que prevalecen las mismas condiciones. Las medidas impugnadas tampoco constituyen una restricción encubierta al comercio internacional.

4.543 En relación con el preámbulo del artículo XX y la declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones*, China considera que lo que el Grupo Especial ha de determinar es si China ha trazado esas líneas de manera que preserve las disposiciones arancelarias que negoció para los vehículos automóviles, confiriendo al mismo tiempo un efecto significativo a sus tipos arancelarios separados para las partes y componentes de vehículos automóviles. China sostiene que el equilibrio que ha establecido con las medidas impugnadas es razonable y tiene "debidamente en cuenta tanto las obligaciones legales de la parte que invoca la excepción como los derechos legales de las demás partes interesadas". China está facultada para hacer efectivas sus disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles y para velar por que el contenido prevalezca sobre la forma, al tiempo que los reclamantes seguirán exportando a China grandes cantidades de partes de automóviles que en modo alguno están afectadas por las medidas y que están sujetas a los tipos del derecho aplicables a las partes.

4.544 Con arreglo al artículo 29 del Decreto N° 125, un fabricante de automóviles que compre a un tercero en China partes y componentes importados y utilice esas partes y componentes para montar un modelo de vehículo registrado estará obligado a pagar la diferencia entre la cuantía de cualquier derecho que el importador ya haya pagado en relación con la importación de esas partes y componentes y el tipo del derecho aplicable a un grupo de partes y componentes importados que presente las características esenciales de un vehículo automóvil. China considera que cualesquiera cargas que recaude de conformidad con el artículo 29 del Decreto N° 125 están relacionadas con la administración y aplicación de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, en cuanto que atañen a la clasificación adecuada de un grupo específico de partes y componentes importados que presentan, en su totalidad, las características esenciales de un vehículo automóvil. China ha reconocido, no obstante, que ese aspecto del Decreto N° 125 es conceptualmente distinto en relación con el artículo II, porque en la mayoría de los casos el importador original de esas partes y componentes procedentes de un tercero ya ha completado las formalidades aduaneras que afectan a esas importaciones, por lo que las mercancías ya no están sujetas a control.

4.545 China considera que el artículo 29 del Decreto N° 125 está justificado al amparo del apartado d) del artículo XX por razones similares a las arriba expuestas. De no existir el artículo 29 del Decreto N° 125, los fabricantes de automóviles podrían evadir el pago de los derechos aplicables a los vehículos automóviles completos organizando la importación de partes y componentes a través de sus proveedores. Como China explicó en la primera reunión sustantiva, esto afecta especialmente a la rama de producción de automóviles, habida cuenta de la estrecha relación comercial entre los fabricantes de automóviles y los proveedores de partes.

7. Conclusión

4.546 Por las razones expuestas en esta comunicación, China solicita al Grupo Especial que rechace las alegaciones formuladas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá.

M. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.547 El presente asunto atañe a unas prescripciones en materia de contenido nacional y a una discriminación contra productos importados que infringen flagrantemente el Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994. No se trata de un asunto técnico concerniente a la clasificación arancelaria, como China desearía, a pesar de que incluso sus argumentos relativos a la clasificación arancelaria carecen de fundamento. El presente asunto atañe a medidas proteccionistas que infringen los principios más básicos de todo el sistema establecido por el Acuerdo sobre la OMC.

2. La rama de producción de vehículos automóviles

4.548 Como las Comunidades Europeas ya han demostrado en muchas ocasiones⁵⁶, China trata de presentar un cuadro de la rama de producción de vehículos automóviles que no guarda relación alguna con la realidad. Los vehículos y sus partes jamás son fabricados en un país y por una empresa y sus filiales, y después expedidos a China en partes para su mero montaje en China con la única finalidad de eludir el pago de los tipos arancelarios más elevados impuestos por China a los vehículos completos. En la economía global ese modelo empresarial es simplemente impensable para los fabricantes de vehículos, que necesariamente tienen que recurrir a fabricantes de partes muy especializados ubicados en casi todas las regiones del mundo.

4.549 Debido a la feroz competencia, los fabricantes de vehículos están obligados a normalizar la producción de sus modelos con objeto de alcanzar volúmenes de producción suficientes para generar economías de escala, que son absolutamente vitales para mantenerse competitivo. Muchas partes sirven no sólo para distintos modelos del mismo fabricante, sino también para distintos modelos de distintos fabricantes.

4.550 La identificación de las partes importadas que corresponden a un modelo de vehículo específico dado es una condición totalmente ficticia impuesta por las medidas. La estrategia empresarial normal de un fabricante de vehículos conlleva la realización de pedidos de partes a granel; algunas de esas partes se utilizarán en la fabricación de distintos modelos de vehículos, y otras como piezas de repuesto. Con arreglo a las medidas, esas partes idénticas quedarán sujetas a cargas totalmente distintas en función de su uso final en China, y especialmente en función de si están incorporadas a un modelo de vehículo que contiene una determinada combinación o proporción de partes fabricadas en China.

3. Las disposiciones aplicables

a) ¿Se plantea una cuestión previa? El Acuerdo sobre las MIC como respuesta

4.551 Como las Comunidades Europeas han demostrado reiteradamente, en el procedimiento del Grupo Especial no se plantea una cuestión previa a efectos del examen del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Esa disposición no requiere un análisis *ex ante* de si una medida es una medida interior o una medida en frontera. A tenor de su texto inequívoco, todo lo que requiere es un examen de si las medidas impugnadas son a) medidas en materia de inversiones, b) relacionadas con el

⁵⁶ Véanse, entre otras cosas, los párrafos 9 a 17 y 68 a 74 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, los párrafos 4 a 8 de la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta del Grupo Especial, y los párrafos 8 a 19 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

comercio, y c) incluidas en la lista ilustrativa. Si -como las medidas de China- están incluidas en ambos párrafos de la lista ilustrativa, deberá considerarse que están incluidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 y que infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

b) El artículo III frente al artículo II del GATT de 1994

4.552 En su comunicación de réplica, China afirmó que a su juicio "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".⁵⁷ Esto no es cierto. Mientras que China sigue recurriendo a un puro formalismo, como la participación de las autoridades "aduaneras", los denominados "depósitos" y otras etiquetas impuestas con arreglo a su legislación interna, a fin de incluir sus medidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994, las Comunidades Europeas han demostrado, sobre la base de criterios sustantivos claros, por qué las medidas de China son medidas interiores comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994, y no derechos de aduana propiamente dichos impuestos a los productos "al ser importados".⁵⁸

4.553 En primer lugar, las cargas impuestas a las partes de automóviles importadas no se determinan en el momento o el lugar de la importación, sino internamente, tras el montaje y la fabricación, es decir, en una etapa significativamente más tardía.

4.554 En segundo lugar, las medidas de China no imponen cargas a los productos "al ser importados", ya que las cargas no son pagaderas debido a la importación de las partes de automóviles, sino debido a otros eventos y criterios internos. Su imposición depende de si "el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos" (artículo 28 del Decreto N° 125), lo que a su vez depende de si las partes importadas se han incorporado para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional.

4.555 En tercer lugar, el hecho de que las medidas sólo se apliquen directamente a los fabricantes de vehículos, y no a los importadores de partes de automóviles, constituye un ejemplo más del carácter interno de las medidas.

4.556 Sin embargo, el hecho de que las medidas de China sean medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 no significa que el artículo II del GATT de 1994 no desempeñe ningún papel para la resolución de esta diferencia.

4.557 En primer lugar, las Comunidades Europeas estiman que el trato normalizado de determinados juegos de piezas CKD y SKD con arreglo al artículo 2 del Decreto N° 125 podría examinarse únicamente como una infracción del artículo II del GATT de 1994, mientras que el resto de las medidas infringen, además del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. En segundo lugar, las Comunidades Europeas opinan que la incompatibilidad de las medidas de China con la Lista de concesiones de China desempeña un papel importante en el marco del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, que China invoca, si bien de manera muy superficial, como defensa subsidiaria.

⁵⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 100.

⁵⁸ Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 35 a 56.

4. El artículo II del GATT de 1994

4.558 La interpretación de las palabras "éste presente" expuesta por la Secretaría de la OMA en el punto 1 de la respuesta es en lo fundamental idéntica a la posición adoptada por las Comunidades Europeas en el presente procedimiento y por el Órgano de Apelación en su informe *CE - Trozos de pollo*. Es más, cualquier otra respuesta habría sido muy sorprendente. Según la Secretaría de la OMA, la expresión "éste presente" alude al "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". El Órgano de Apelación ha enunciado ese principio en términos similares afirmando lo siguiente: "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".⁵⁹

4.559 La interpretación de la ahora tan famosa decisión de 1995 del Comité del SA también queda aclarada. La respuesta demuestra de una vez por todas que China ha inventado totalmente su teoría de las "múltiples expediciones". La Secretaría de la OMA ha aclarado ahora que la expresión "elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en esa decisión no guarda relación alguna con la teoría de las "múltiples expediciones" que China ha inventado a los efectos de este procedimiento del Grupo Especial.

5. El apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

4.560 Las Comunidades Europeas opinan que es más adecuado abordar los argumentos de China relativos al artículo II del GATT de 1994 en el marco del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Ello es así porque a nuestro juicio no cabe duda alguna de que las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994.

4.561 Los argumentos expresos de China relativos al apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 son muy escuetos tanto en su Primera como en su Segunda comunicación escrita. Son manifiestamente insuficientes para satisfacer las obligaciones probatorias de China, por lo cual el análisis debe detenerse aquí. Como cuestión de principio, no incumbe a las partes reclamantes desarrollar más a fondo las referencias que China hace de pasada al apartado d) del artículo XX.

4.562 En cualquier caso, China no ha demostrado que en realidad exista un problema de evasión arancelaria que tenga que abordarse. En segundo lugar, las medidas, para estar justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, tendrían que ser necesarias para lograr la observancia del pago del derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos. Sin embargo, como las Comunidades Europeas han demostrado en su Primera y su Segunda comunicaciones escritas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el fijado en la Lista de China. Las medidas no pueden ser adecuadas para aplicar el arancel de China, dado que imponen cargas que están directamente en conflicto con dicho arancel, en lugar de contribuir a su aplicación.

4.563 Por lo que respecta a los argumentos formulados de pasada por China en relación con el preámbulo del artículo XX del GATT de 1994, cabe señalar que se presentaron por primera vez en la Segunda comunicación escrita de China, lo que no es sino una demostración más de la táctica de China de demorar o evitar que se aborden cuestiones difíciles. Por tanto, y habida cuenta de que China en modo alguno ha satisfecho la primera condición para una justificación provisional con arreglo al artículo XX, bastará con hacer un par de observaciones.

⁵⁹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.

4.564 En *Estados Unidos - Gasolina*, el Órgano de Apelación afirmó que el objeto y fin del preámbulo del artículo XX es evitar el uso indebido o el abuso de las excepciones del artículo XX.⁶⁰ Incluso una restricción que satisfaga formalmente los requisitos de una de las excepciones enumeradas específicamente en el artículo XX, cosa que no ocurre en el presente caso, constituirá un abuso si de hecho no es sino un disfraz para encubrir la búsqueda de objetivos restrictivos del comercio.⁶¹ Esto es precisamente lo que China trata de hacer: encubrir el objetivo restrictivo del comercio de sus medidas, que es evidente a la luz de las diversas y claras declaraciones que, en las propias medidas, apuntan directamente al objetivo de proteger la producción nacional de partes de automóviles.⁶²

N. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.565 La comunicación de réplica de China, aunque es extensa, añade muy poco al examen sustantivo de las cuestiones objeto de esta diferencia. Antes bien, la comunicación de China se apoya en su mayor parte en artilugios retóricos. En primer lugar, China recurre a frases hechas retóricas -como "el fondo sobre la forma" y "las partes o el todo". Esas expresiones no figuran en ninguna parte del Acuerdo sobre la OMC, y ni siquiera en el SA, y no ayudan a resolver las cuestiones en litigio. El segundo artilugio retórico utilizado en la Segunda comunicación escrita consiste en caracterizar indebidamente las posiciones de los reclamantes. Muy especialmente, China alega reiteradamente que los reclamantes están de acuerdo con ella sobre varias cuestiones, por lo que éstas ya se han "delimitado", y seguidamente procede a estructurar sus argumentos sobre la base de esas premisas falsas.

1. El artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC

4.566 Como han explicado los Estados Unidos, las medidas de China equivalen a claras incompatibilidades con las obligaciones en materia de trato nacional que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994, y a una prescripción de contenido nacional que es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC. La defensa de China por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el artículo III se basa exclusivamente en el argumento de que sus medidas conllevan la imposición de derechos de aduana, y de que el artículo III no es aplicable a una medida que conlleva la imposición de derechos de aduana. Por lo demás, China ni siquiera ha intentado afirmar una defensa -aparte de un vago recurso al apartado d) del artículo XX- de esos incumplimientos de sus obligaciones en el marco de la OMC.

4.567 En su comunicación de réplica, China expone su argumento de la siguiente forma: "si una medida en particular aplica y recauda una carga que un Miembro está facultado para imponer de conformidad con el artículo II, no puede darse la circunstancia de que esa misma carga deba estar en conformidad con las prescripciones del artículo III". Esa afirmación no tiene fundamento lógico ni se basa en el texto del GATT de 1994. De hecho, es habitual que en las diferencias en el marco del ESD una medida se examine a la luz de las obligaciones establecidas en varias disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. El hecho de que una medida sea o no compatible con una obligación no determina necesariamente si la medida es o no compatible con una obligación distinta.

⁶⁰ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 22.

⁶¹ Informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*, párrafo 8.236.

⁶² Véanse, por ejemplo, los artículos 4 y 52 de la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004.

4.568 China tal vez sugiere que en el artículo II del GATT de 1994 hay algo especial que de algún modo "faculta" (como dice China) a los Miembros a apartarse del cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el GATT. Sin embargo, esa cuestión ha sido examinada y rechazada por otros grupos especiales, en el marco del GATT de 1947, y por el Órgano de Apelación en el marco del GATT de 1994. Como se constató en esas diferencias, el artículo II del GATT de 1994 y la Lista de compromisos arancelarios de un Miembro imponen a ese Miembro obligaciones adicionales, y la compatibilidad con esas obligaciones no puede servir para defender incumplimientos de otras obligaciones asumidas en el marco de la OMC.

4.569 Las cargas impuestas por China (ya sean cargas interiores o derechos de aduana) constituyen infracciones inequívocas de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, así como del Acuerdo sobre las MIC. Ello es así porque el nivel de las cargas impuestas por China aumenta si el contenido nacional del vehículo fabricado en China no supera determinados umbrales. De ese modo, las medidas otorgan un trato menos favorable a las partes importadas con respecto a las leyes que afectan a su venta, compra, distribución o uso en el mercado interior, en el sentido del párrafo 4 del artículo III, e imponen una prescripción de mezcla nacional en el sentido del párrafo 5 del artículo III.

4.570 Considérese un fabricante de vehículos en China que ha importado una parte de un automóvil; llamémosla la Parte A. Con arreglo a las medidas de China, el importador/fabricante deberá constituir una fianza al tipo del 10 por ciento aplicable a las partes. Una vez incluida en las existencias la Parte A, el fabricante tiene que decidir lo que hará con esa parte importada. Puede decidir utilizarla en la producción de un vehículo completo en particular. Sin embargo, siempre deberá tener en cuenta los umbrales de contenido nacional establecidos por China. Si la utilización de la Parte A en un proceso de fabricación diera lugar a que un vehículo superara esos umbrales, todas las demás partes importadas utilizadas en este vehículo quedarían sujetas a la carga del 25 por ciento. Al vincular el aumento de las cargas sobre otras partes a la utilización de la Parte A, las medidas de China sirven como desincentivo para la utilización de la Parte A en la fabricación. Además, ese desincentivo es complementario y distinto del nivel de la carga impuesto a la propia Parte A. Ningún reglamento comparable afecta al uso de una Parte A nacional comparable. Por consiguiente, las medidas de China constituyen una infracción del artículo III, en cuanto que legislación que afecta al uso en China de un producto importado.

4.571 China se equivoca al afirmar que los derechos de aduana siempre constituirían "una infracción de los principios de no discriminación establecidos en el artículo III". El mismo tipo de discriminación no es aplicable a los derechos de aduana habitualmente impuestos por los Miembros de la OMC. En otras palabras, el nivel de las cargas sobre otros productos importados no depende de la manera en que una parte importada se utiliza dentro del territorio del Miembro.

4.572 Esta discriminación no se aplica únicamente al "uso" del producto importado, sino también a la "venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior" en el sentido del párrafo 4 del artículo III. Si el importador del ejemplo arriba expuesto fuera en lugar de ello un distribuidor de partes o un productor de partes, el importador querría vender o distribuir la Parte A importada a fabricantes dentro de China. Sin embargo, con arreglo a las medidas de China, un fabricante en China tendrá un desincentivo para comprar la Parte A importada al distribuidor. Por tanto, las medidas de China afectan desfavorablemente a "la venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior" de las partes importadas, sin efectos comparables para las partes nacionales.

2. Cargas interiores o derechos de aduana

4.573 Las cargas adicionales en litigio en esta diferencia son cargas interiores, no "derechos de aduana propiamente dichos". A tenor del informe sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*, las cargas son cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 cuando se basan en el producto tal como se manufactura internamente, con independencia de la etiqueta adoptada por el Miembro que las aplique. En este caso, las cargas impuestas por China no se basan en las mercancías tal como han entrado, sino, en lugar de ello, en el uso de las mercancías para la fabricación de un vehículo dentro del territorio de China. Cuando una parte se presenta en la frontera, China impone una fianza fiscal basada en el tipo del 10 por ciento aplicable a las partes, y sólo aplica la carga suplementaria del 15 por ciento 1) si la parte importada realmente se utiliza en la fabricación de un vehículo, y 2) si la cantidad de contenido importado en ese vehículo excede los umbrales establecidos en las medidas de China. Las medidas de China se centran en la cantidad de contenido nacional en el vehículo finalmente montado; quién, qué, dónde y cómo se importa es irrelevante.

4.574 En su Segunda comunicación, China aduce que sus cargas son iguales a los derechos de aduana normales porque: "La clasificación de la entrada de mercancías y el establecimiento del tipo del derecho aplicable se basan en la condición de las partes y componentes de automóviles cuando entraron y se declararon a la Administración General de Aduanas." Esa afirmación, sin embargo, es incompatible con el contenido real de las medidas de China. La carga se basa en la manera en que la parte realmente se usa internamente, y no en la condición de la parte cuando se importó.

4.575 Los Estados Unidos entienden que China aduce en su comunicación de réplica que ninguna parte ha sido realmente "importada" hasta que, después de la fabricación, se hayan establecido los derechos definitivos, porque desde una perspectiva formal China (en la mayoría de los casos, si bien no en todos) no habrá liquidado -hasta después de la fabricación definitiva de un vehículo completo- la garantía financiera requerida con ocasión de la entrada. Este argumento no es ni puede ser correcto. De otro modo, un Miembro podría evitar las disciplinas del artículo III con la simple treta de estructurar sus leyes aduaneras de manera que ningún producto realmente se "importe" -tal como China propone que se interprete ese término- hasta después de la aplicación de cargas interiores discriminatorias y otras medidas discriminatorias. Por el contrario, la única forma sensata de interpretar el término "importado" en este contexto es sobre la base de su sentido corriente, es decir, el momento en que el producto entra en el territorio aduanero del Miembro.

4.576 Los Estados Unidos se permiten asimismo señalar que si de hecho el Grupo Especial aceptara el aparente argumento de China de que ninguna parte debe considerarse "importada" hasta después de la fabricación, las medidas constituirían restricciones a la importación en el sentido del artículo XI del GATT de 1994, como se alega en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por los Estados Unidos. Ello se debería a que las medidas de China son imperativas para los fabricantes de vehículos que desean importar partes. Además, si esas medidas prohíben la importación de partes hasta que se haya completado el proceso de fabricación, las medidas equivaldrían a restricciones de la capacidad de los fabricantes para importar partes.

3. La RGI 2 a) no proporciona a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994

4.577 Las cargas adicionales impuestas por China a las partes importadas son cargas interiores, sujetas a las obligaciones establecidas en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo II del GATT de 1994. Aparte incluso de eso, la RGI 2 a) del SA no proporcionaría a China una defensa de su infracción de sus compromisos arancelarios.

4.578 Como han explicado los Estados Unidos, el argumento de China sobre la clasificación arancelaria, basado en la RGI 2 a), carece totalmente de fundamento. La explicación de los Estados Unidos incluye que la interpretación por China de la RGI 2 a) es incompatible con el objeto y fin del Convenio del SA de establecer normas uniformes en materia de nomenclatura arancelaria con la finalidad de comparar estadísticas comerciales (entre exportaciones e importaciones y entre distintas partes en el Convenio). De hecho, con arreglo a la interpretación de China, las estadísticas comerciales compiladas por los distintos Miembros, así como las estadísticas de importación y exportación, no serían comparables. China en ningún momento ha respondido a esta explicación de la manera en que su interpretación es incompatible con el objeto y fin del Convenio del SA.

4.579 El argumento de China de que sólo su interpretación permitiría que el "fondo" triunfara sobre la "forma" carece de sentido y pasa totalmente por alto la realidad de la fabricación de automóviles moderna. Los fabricantes importan expediciones de partes a granel porque ese es el medio habitual y más eficaz de fabricar automóviles a gran escala, y no porque estén tratando de evitar el pago de los derechos pagaderos sobre las importaciones de juegos de piezas desmontados.

4.580 Los Estados Unidos tienen también tres observaciones que hacer sobre el argumento de China relativo a la consolidación arancelaria basado en la RGI 2 a). En primer lugar, China, en su comunicación, alega reiteradamente que la RGI 2 a) atañe a la cuestión de "las partes o el todo". Esa caracterización de la RGI 2 a) es incorrecta. Antes bien, el SA aborda la cuestión de "las partes o el todo" con arreglo a la nomenclatura arancelaria del SA: es decir, los artículos enteros y las partes (y conjuntos) de artículos se clasifican en partidas separadas. Por consiguiente, la cuestión general de "las partes o el todo" está regulada por la RGI 1, que estipula que los artículos deben clasificarse de conformidad con las correspondientes partidas. En contraste, la RGI 2 a) sólo atañe al uso limitado de la clasificación de artículos presentados desmontados o sin montar todavía, y no aborda la clasificación de las expediciones de partes a granel.

4.581 En segundo lugar, los Estados Unidos reconocen que el Convenio no confiere a la Secretaría de la OMA la función formal de proporcionar interpretaciones definitivas del SA, ni le encomienda que preste asesoramiento definitivo a otros órganos. Observan, no obstante, que en la respuesta de la Secretaría de la OMA a las preguntas del Grupo Especial se reconoce la observación formulada por los Estados Unidos con respecto a la expresión "elementos originarios o procedentes de distintos países", tal como se utiliza en la decisión del Comité del SA citada por China. En particular, el examen por el Comité de los "elementos" que proceden de distintos países tuvo lugar en el contexto de un examen de la aplicación de las normas de origen, y en modo alguno indica que el Comité estuviera examinando una medida (como la de China) que combinaría artificialmente las expediciones a granel de partes procedentes de distintos países con objeto de crear un grupo ficticio de partes a utilizar en el montaje de un vehículo completo.

4.582 En tercer lugar, por lo que se refiere a la presente diferencia el Convenio del SA sólo es pertinente como ayuda para determinar la intención común de los Miembros de la OMC con respecto al compromiso arancelario de China relativo a partes de automóviles específicas, como los radiadores y los frenos. Con independencia de cualesquiera cuestiones planteadas por China con respecto al sentido exacto de las notas interpretativas del SA y los exámenes de las notas interpretativas por la OMA, no hay en el Convenio del SA nada que pudiera justificar una interpretación de los compromisos arancelarios de China en la OMC en virtud de la cual las expediciones a granel de frenos y radiadores deberían ser objeto del mismo trato arancelario que los automóviles enteros.

4. La defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX

4.583 China, como parte que en esta diferencia presenta una defensa afirmativa al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, está obligada a demostrar cada uno de los elementos de esa defensa. China no ha satisfecho esa obligación.

4.584 El argumento básico de China al amparo del apartado d) del artículo XX es que sus medidas son "necesarias para lograr la observancia de las leyes o reglamentos" imprescindibles para recaudar los derechos del 25 por ciento que China está autorizada a imponer, en virtud de sus consolidaciones arancelarias, a la importación de vehículos enteros. China utiliza esas palabras con dos significados muy distintos; ninguno de ellos justifica una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX.

4.585 En primer lugar, China utiliza esas palabras en el sentido de que con arreglo a su arancel de aduanas nacional está obligada a imponer el tipo del derecho aplicable a vehículos enteros a cualquier parte importada cuando esa parte se utilice para fabricar dentro de China un vehículo con un contenido extranjero que supere los umbrales establecidos por las medidas de China. Como han explicado los Estados Unidos, ninguna posible interpretación de las obligaciones en materia de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III, ni de la Lista de China en la OMC, permitiría a China imponer un derecho del 25 por ciento a las expediciones a granel de partes importadas con fines de fabricación. Por consiguiente, la supuesta defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX no se apoya en "leyes y ... reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo" como requiere el apartado d) del artículo XX.

4.586 En segundo lugar, China utiliza las mismas palabras -en virtud de las cuales afirma que está facultada para recaudar el tipo del 25 por ciento aplicable a vehículos enteros- con un significado totalmente distinto: a saber, que China tiene que estar facultada para hacer frente a determinados ejemplos limitados, si bien todavía hipotéticos, de "evasión" (en términos de China), como cuando un juego de piezas CKD se fracciona en dos expediciones, o cuando un vehículo entero se introduce sin neumáticos. Para que todo quede claro, los Estados Unidos hacen saber que no están de acuerdo, como alega China, en que una medida hipotética que tiene por objeto hacer frente a envíos fraccionados de juegos de piezas sería compatible con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC. De hecho, y por lo que respecta a esta diferencia, China no ha adoptado tales medidas, y no procede que los Estados Unidos (o el Grupo Especial) realicen un análisis de medidas hipotéticas y vagamente definidas que China en realidad no ha adoptado.

4.587 Los argumentos presentados por China no satisfacen, por dos razones, el requisito de necesidad enunciado en el apartado d) del artículo XX. En primer lugar, China todavía no ha logrado mostrar un solo caso en el que algún importador haya aplicado alguna vez las prácticas específicas identificadas por China. De hecho, la conducta de China ha demostrado que la evasión arancelaria no le ha preocupado en absoluto. Antes bien, las autoridades chinas han controlado el proceso arancelario obligando a los fabricantes de automóviles a negociar los tipos que serían aplicables a todas las clases de juegos de piezas y partes, siendo los factores clave en el resultado de esa negociación el compromiso del fabricante de invertir en China y la utilización de contenido nacional en el montaje de los vehículos.

4.588 En segundo lugar, el argumento sobre la "elusión" presentado por China no se ajusta al verdadero alcance de las medidas de China. Las medidas de China se aplican ampliamente, de manera que abarcan todas las importaciones de partes a granel con fines de fabricación, no sólo los casos de lo que China llama "evasión arancelaria". Dado el alcance, mucho más amplio, de las medidas que China realmente ha adoptado, no puede considerarse que esas medidas sean "necesarias",

en el sentido del apartado d) del artículo XX, para solventar la preocupación general por la "evasión" invocada por China.

O. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.589 El Canadá ha explicado en qué modo las medidas son incompatibles con el artículo III del GATT de 1994: con el párrafo 2 del artículo III, al aplicar a las partes de automóviles importadas cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes de automóviles nacionales; con el párrafo 4 del artículo III, al otorgar a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior; y con el párrafo 5 del artículo III, al requerir que cantidades o proporciones determinadas de partes para la fabricación de vehículos en China provengan de fuentes nacionales. Esta prescripción de contenido nacional da lugar, a su vez, a una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. China no ha abordado esos argumentos. Su posición central sigue siendo una defensa al amparo del artículo XX del GATT de 1994 presentada como un argumento en el marco del artículo II.

4.590 La caracterización indebida que China hace de los argumentos de los reclamantes pasa por alto las alegaciones presentadas al Grupo Especial. Los argumentos de los reclamantes plantean una cuestión fundamental: cómo puede una parte de automóvil convertirse en un vehículo automóvil en virtud de su uso en el mercado interior, cuando no ocurre lo mismo con otra parte idéntica. China no trata esa cuestión. Alega que los reclamantes pretenden negarle el derecho a imponer su arancel aplicable a los vehículos automóviles porque han pedido a China que cumpla sus compromisos arancelarios relativos a las partes de automóviles. China afirma ante el Grupo Especial que todos hacen lo mismo que ella. No hay prueba alguna que respalde esa afirmación, que además sería jurídicamente irrelevante aunque las hubiera.

4.591 China alega asimismo que los reclamantes han hecho caso omiso, selectivamente, de las Reglas interpretativas y de sus esfuerzos para reestructurar las alegaciones de los reclamantes en el marco del artículo II del GATT de 1994. Las Reglas interpretativas, que los reclamantes han abordado en su totalidad y en su contexto, no son pertinentes para esta diferencia, porque esta diferencia no atañe a los aranceles aplicables ni al artículo II, sino a la discriminación contra las partes de automóviles importadas.

4.592 El Canadá ya ha demostrado cuál es la naturaleza de la infracción por China del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC, y examinará con más detalle cuatro problemas persistentes que la defensa de China plantea: 1) las graves repercusiones sistémicas de la alegación de China al amparo del artículo II; 2) incoherencias básicas en la argumentación de China; 3) la incompatibilidad de la defensa de China con las prácticas aduaneras aceptadas; y 4) la inexistencia de una defensa de las medidas al amparo del artículo XX.

4.593 El argumento de China concerniente a la flexibilidad que la RGI 2 a) debe ofrecer a un Miembro para que interprete su Lista, de ser aceptado, permitiría a los Miembros justificar con impunidad la elusión de la obligación de trato nacional establecida en el artículo III. Según China, cada vez que los compromisos arancelarios de un Miembro relativos a las partes sean inferiores a los relativos a productos completos, ese Miembro puede suponer que la diferencia dará lugar a una elusión de los aranceles, con la consiguiente pérdida económica. Esto legitimaría la aplicación de umbrales de contenido nacional vinculados a la imposición del tipo arancelario aplicable a un producto completo a las partes utilizadas para producir ese producto.

4.594 Con arreglo a los argumentos de China, las partes de automóviles importadas sólo pueden beneficiarse de un arancel aplicable a las partes en dos casos. Uno de ellos es cuando esas partes no se usan para fabricar un producto completo (como ocurre con las piezas de repuesto). El otro es cuando se ha incorporado al producto completo contenido nacional suficiente para que las partes importadas ya no tengan, después de la elaboración, las "características esenciales" del producto completado.

4.595 China no ha presentado ninguna prueba de que haya un problema de competencia, e incluso si lo hubiera, hay medios específicos para resolver adecuadamente esos problemas con arreglo a disciplinas específicas, como las salvaguardias y los derechos antidumping, y no mediante aranceles ilegales adicionales.

4.596 En su comunicación de réplica, China alega erróneamente que los reclamantes pretenden privarle de la oportunidad de aplicar el tipo arancelario correspondiente a los vehículos automóviles. Al Canadá le parece perfecto que China aplique el tipo arancelario para los vehículos automóviles a *verdaderos* vehículos automóviles tal como se entiende en el SA, en lugar de a los alternadores o a los volantes. El argumento de China se apoya en la RGI 2 a) sin tener en cuenta el texto expreso del artículo II del GATT de 1994 y el contexto para la aplicación de las Reglas interpretativas, como han demostrado los reclamantes.

4.597 El Órgano de Apelación ha afirmado claramente que en términos generales el objetivo del artículo III es evitar el proteccionismo en la aplicación de medidas reglamentarias e impuestos interiores. Para alcanzar ese objetivo aplicamos los criterios establecidos, por ejemplo, en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, con objeto de determinar si una mercancía importada es similar a una mercancía nacional competidora que pueda estar recibiendo mejor trato en el mercado nacional. No obstante, si un Miembro puede ampliar su examen del carácter de una mercancía importada hasta algún momento no definido posterior a la importación física a fin de evaluar en qué modo o por quién es utilizada la mercancía, cualquier criterio con arreglo al artículo III se convierte en un ejercicio de relatividad.

4.598 Con arreglo al enfoque propugnado por China, una mercancía importada puede ser idéntica tanto a otra mercancía importada como a un equivalente nacional. Sin embargo un Miembro puede otorgar un trato distinto a la primera mercancía importada porque fue comprada por la empresa X y no por la empresa Y, o porque se utilizó en un proceso que incluía más de un 60 por ciento de partes importadas, mientras que la otra mercancía importada se utilizó en su mayoría con partes nacionales. Si estamos examinando las mercancías importadas y las nacionales en el marco, por ejemplo, del párrafo 4 del artículo III, la clasificación arancelaria y las características físicas de la mercancía ya no están relacionadas. Con arreglo a las medidas, dos mercancías importadas por lo demás idénticas quedan sujetas a dos aranceles distintos únicamente sobre la base de su uso final.

4.599 China trata de confundir la cuestión aduciendo que cuando la clasificación de un vehículo automóvil en la frontera no es evidente los reclamantes sólo permitirían a China considerar que el vehículo automóvil es un grupo de partes. De hecho, China va aún más allá, y sugiere que los reclamantes sostienen que la eliminación de algo tan sencillo como un limpiaparabrisas obliga a clasificar el vehículo como un grupo de partes. China está facultada para clasificar las partes que presentan las características esenciales de un vehículo acabado, tal como se presentan en una sola expedición en la frontera, como un vehículo acabado; sin embargo, China *no* tiene derecho a aplazar una decisión sobre las características esenciales hasta que le parezca oportuno adoptarla.

4.600 Lo que China argumenta es que debe ampliarse el alcance del artículo II y restringirse el alcance del artículo III. Trata de justificar tal cosa apoyando su defensa al amparo del artículo II en

una interpretación errónea de las obligaciones contraídas en el marco de la OMA, no la OMC. Esa defensa, por lo demás, puede reducirse a dos nociones viciadas: en primer lugar, que un Miembro puede caracterizar unilateralmente y ampliar artificialmente la etapa de "importación" para que una medida quede abarcada por el artículo II; y, en segundo lugar, que la obligación de pagar derechos puede determinarse en cualquier momento durante esta etapa de "importación" artificial.

4.601 El Canadá ha demostrado en sus comunicaciones escritas que ambas nociones son jurídicamente erróneas. Aceptar lo contrario permitiría a un Miembro incumplir sus compromisos arancelarios otorgando protección a la producción nacional mediante una ampliación de la cobertura del artículo II a cualquier momento posterior a la importación física que sirva a los intereses del Miembro importador. La defensa de China no aborda los argumentos básicos presentados por los reclamantes, y no explica por qué su posición concerniente a la rama de producción de automóviles de China no sería igualmente aplicable a otros tipos de operaciones comerciales que utilizan partes a las que se impone un tipo más bajo que el correspondiente a los productos acabados.

4.602 China mantiene que su Lista sirve para protegerla de una clara infracción del artículo III del GATT de 1994, y por extensión del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, presentando un argumento sobre antielusión que no figura en parte alguna del Acuerdo sobre la OMC. En *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, el Órgano de Apelación reafirmó que un Miembro no puede apoyarse en su Lista para subsanar una infracción de otra disposición de un Acuerdo abarcado.

4.603 Las medidas anulan en la práctica disciplinas de la OMC sobre las prescripciones en materia de contenido nacional. Considérese la disciplina establecida en el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 por lo que respecta a la aplicación de reglamentaciones cuantitativas interiores, algo que China simplemente pasa por alto. Si un Miembro aplica un umbral de contenido nacional, seguirá estando sujeto a la disciplina impuesta por el párrafo 5 del artículo III. Como no puede conciliar la restricción de la imposición de esas medidas en el mercado interior con el argumento de que el umbral es necesario para que las líneas arancelarias puedan aplicarse, China elude totalmente la cuestión.

4.604 Además, el amplio alcance del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 que China ha inventado no puede existir en el mismo universo jurídico que, por ejemplo, la clara restricción establecida en el párrafo 4 del artículo III contra la discriminación en la venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior de un producto importado. El Canadá ha establecido, y China no ha negado, que las medidas discriminan en cada una de esas formas contra la venta, la compra y la distribución de partes de automóviles extranjeras. China ha mantenido que los artículos II y III son binarios. Esto pasa por alto el hecho de que en determinadas circunstancias el artículo III puede aplicarse en la frontera, como en el caso del párrafo 4 de dicho artículo. No hay en el texto del artículo II nada que permita aplicar medidas frente a la prohibición establecida en el párrafo 4 del artículo III, y China no aborda esa cuestión.

4.605 China aduce que las medidas están justificadas porque son compatibles con la práctica generalizada de los Miembros, que puede clasificar las mercancías sobre la base de su uso final, y que puede establecer distintos momentos en los que tiene lugar la importación. Sugiere que la documentación que exige puede justificarlo. Aduce, además, en el contexto de las palabras "éste presente", que puede vincular los distintos conceptos jurídicos consagrados en el artículo II en un todo indistinguible. No hay ninguna práctica, ni ninguna justificación jurídica, ya sea en el texto del artículo II o en las declaraciones de los reclamantes, que respalden esas alegaciones.

4.606 Todas las partes, así como la OMA, convienen en que la clasificación adecuada se hace sobre la base de la condición de una mercancía cuando se presenta en la frontera. China, sin embargo, "clasifica" las partes basándose en su condición cuando un fabricante de vehículos ya las ha montado

en un vehículo final. No hay en el texto del artículo II nada que justifique esa interpretación del Acuerdo sobre la OMC.

4.607 El Canadá ha aducido que hay que distinguir entre el proceso general de importación en el sentido del artículo II y el momento exacto del establecimiento de los derechos de aduana propiamente dichos. Ello se desprende evidentemente de la distinción entre las palabras "imponer como condición de" que China sugiere pueden deducirse de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y las palabras "al ser importados" que realmente figuran en esa disposición. China aduce, erróneamente, que el hecho de que una mercancía pueda despacharse y quedar bajo custodia de un importador antes del pago de los derechos justifica la conclusión de que cualquier derecho establecido posteriormente puede estar relacionado con el uso de la mercancía tras su despacho. En palabras de China, "la caracterización de una carga en particular ... dependerá de la razón o el evento que activó la imposición de la carga".

4.608 Como se aclara en *CEE - Piezas y componentes*, la razón para imponer una carga es jurídicamente irrelevante. Además, en el marco de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II sólo puede haber un "evento", a saber, la evaluación del producto contenido en una expedición dada sobre la base de las características objetivas que presenta en la frontera. Esa razón o evento no cambia por lo que respecta a los derechos de aduana propiamente dichos, a pesar del intento de China de combinar las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II.

4.609 China aduce que la flexibilidad para imponer otras cargas con arreglo al artículo II es aplicable a los derechos de aduana propiamente dichos, y trata de vincular sus medidas con otras cargas impuestas con ocasión de la importación, incluidos los derechos antidumping, los derechos compensatorios y otros derechos o cargas. Sin embargo, el presente caso atañe a los derechos de aduana propiamente dichos del 10 por ciento que China está autorizada a aplicar a las partes de automóviles importadas, y a ninguna otra cosa.

4.610 El Canadá ha demostrado que las pruebas documentales en contexto no son sino un aspecto de esa evaluación. Sin embargo, China sigue aduciendo que la documentación requerida por las medidas justifica sus prácticas en materia de clasificación, y alega que "una declaración de aduana u otras pruebas documentales" son suficientes para clasificar las partes de automóviles importadas como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. Esto pasa por alto el hecho de que los importadores están obligados a presentar esa documentación si quieren obtener una licencia de importación. Por lo demás, con arreglo a las medidas se considera que las partes son vehículos enteros incluso en la gran mayoría de casos en que a tenor de la clasificación del SA debería considerarse que son partes.

4.611 Dado que la clasificación adecuada se basa en la condición en la frontera de las mercancías contenidas en una sola expedición, China opta por ampliar el alcance de una sola decisión de la OMC de manera que represente una proposición general de que los Miembros pueden clasificar envíos fraccionados como si llegaran juntos.

4.612 A la luz tanto de la realidad del mercado del automóvil como de la naturaleza de la defensa de China al amparo del artículo XX del GATT tal como se aplica a las medidas en su totalidad, la única conclusión razonable es que el artículo XX no proporciona una defensa a China. Las medidas están destinadas a respaldar y desarrollar la rama de producción nacional de China en forma incompatible con las prescripciones del apartado d) del artículo XX. Son arbitrarias en su aplicación, y están expresamente destinadas a restringir el comercio.

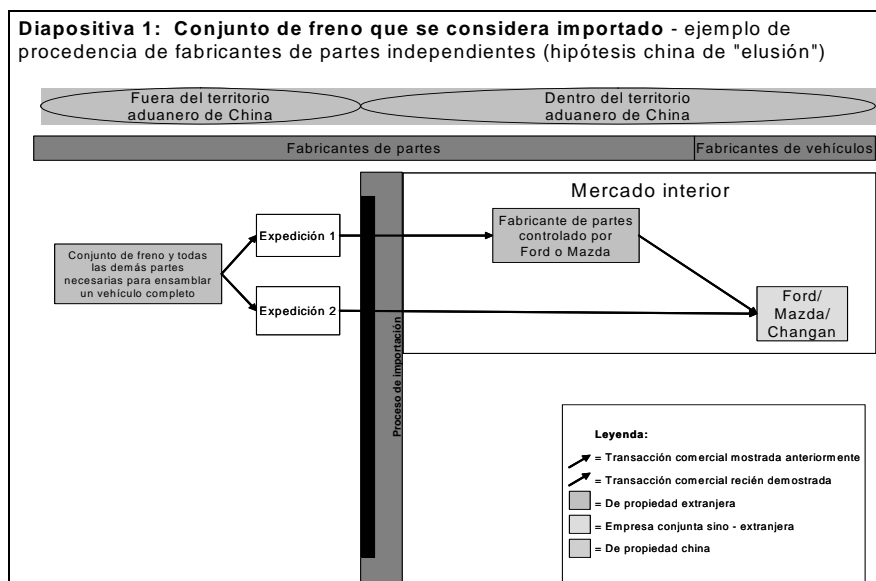
4.613 El Canadá ha demostrado que el argumento de China al amparo del artículo II no es sino una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 bajo otro nombre. Las medidas, aunque se acepte que puedan examinarse en el marco del artículo II, se aplican de manera que algunos productos idénticos reciben un trato arancelario distinto e incompatible con la Lista de China. Por lo que respecta a las mercancías presentadas en la frontera, ello daría lugar a una infracción del artículo II; para empezar, y dado que la propia Lista (o su incorporación a la legislación China) parece ser el fundamento de la invocación por China del apartado d) del artículo XX, su aplicación indebida difícilmente puede ser la razón para recurrir al apartado d) del artículo XX.

4.614 Al aducir que los fabricantes de vehículos están tratando de evitar el pago de los tipos arancelarios que negoció, China *crea* un problema jurídico que no existe, a saber, la "elusión" arancelaria. Establece umbrales arbitrarios para definir un vehículo automóvil que le permiten suponer la "elusión" si se alcanzan esos umbrales artificiales.

4.615 Según China, deberían aplicarse normas especiales a los fabricantes de automóviles con respecto a partidas arancelarias por lo demás claras, simplemente porque una empresa pueda haber obtenido una gran cantidad de partes fuera de China. La razón para ello, dice China, es que los fabricantes podrían evadir el pago de los derechos aplicables a los vehículos automóviles completos organizando la importación de partes y componentes por medio de sus proveedores.

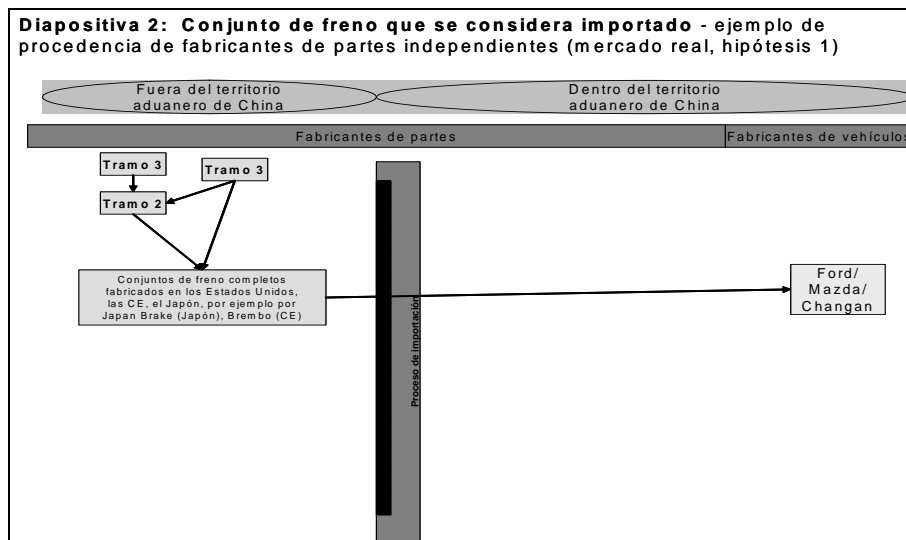
4.616 Esa posición es insostenible. El Canadá lo demuestra con una serie de diapositivas centradas en el origen de las partes fundamentales de un sistema de frenado que, con arreglo a las medidas, constituye un conjunto de freno que se considera importado. La cadena de suministro normal es una red compleja de fabricantes de partes, empresas conjuntas, vínculos comerciales e integración temporal o permanente de operaciones dentro y a través de las fronteras, en las que a menudo una sola empresa desempeña múltiples funciones.

4.617 La diapositiva 1 describe lo que China dice que está sucediendo: todas las partes necesarias para montar un vehículo se encuentran juntas en una ubicación en el extranjero. En lugar de enviarse juntas, la expedición se separa en dos expediciones. Quien recibe después esas partes es una empresa conjunta de fabricación de vehículos, que utiliza las partes para montar un vehículo completo. China no ha presentado ninguna prueba de que tal cosa suceda alguna vez.

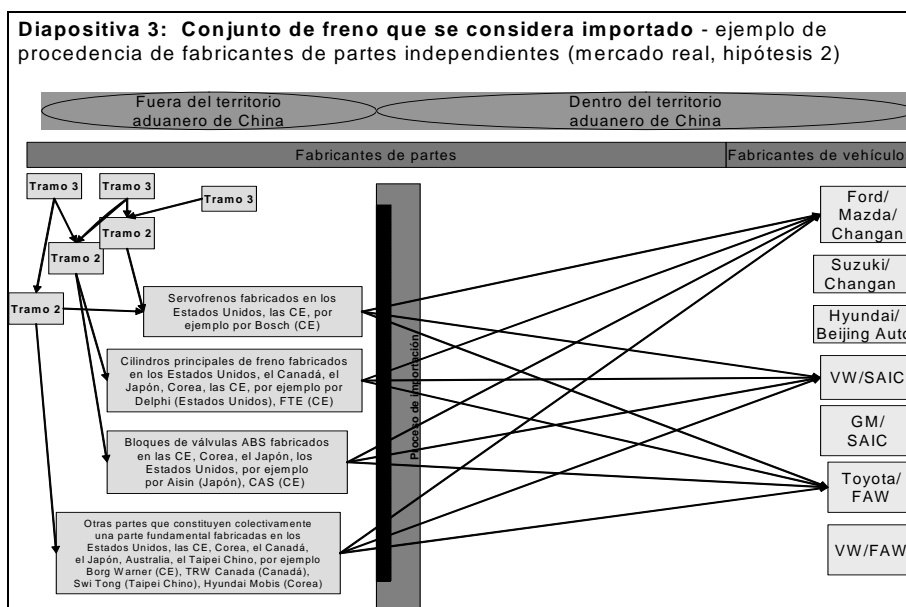


4.618 Centrémonos ahora en el mundo comercial real y en la manera en que los pedidos de partes *realmente* tienen lugar en la rama de producción de automóviles. En todas las hipótesis, con arreglo a las medidas se considera que el conjunto de freno resultante fabricado por un fabricante de vehículos es importado, como consecuencia de lo cual se aplica el arancel correspondiente a los vehículos automóviles.

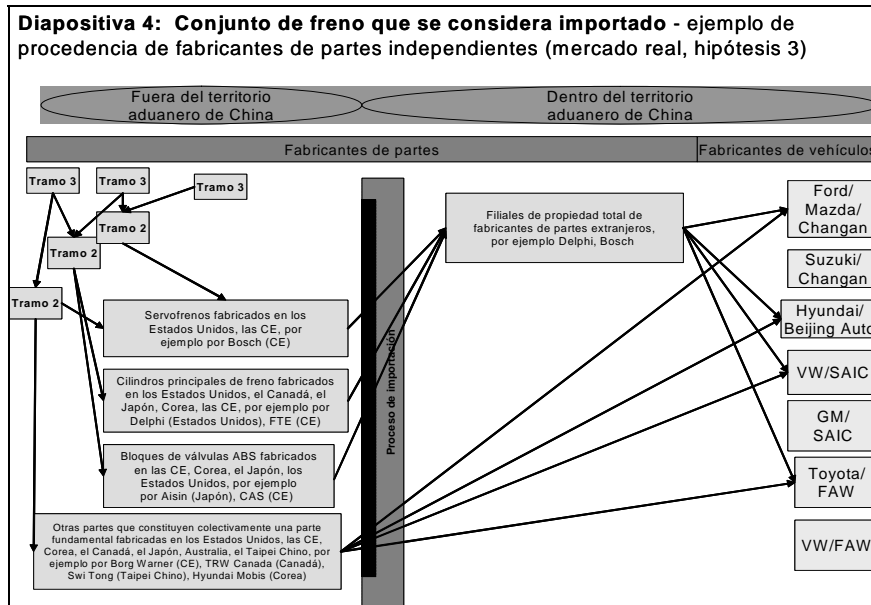
4.619 La diapositiva 2 muestra un fabricante de partes especializado en el extranjero que envía un conjunto de freno completo directamente a un fabricante de vehículos en China. El fabricante de vehículos tiene que obtener por separado todas las demás partes del vehículo.



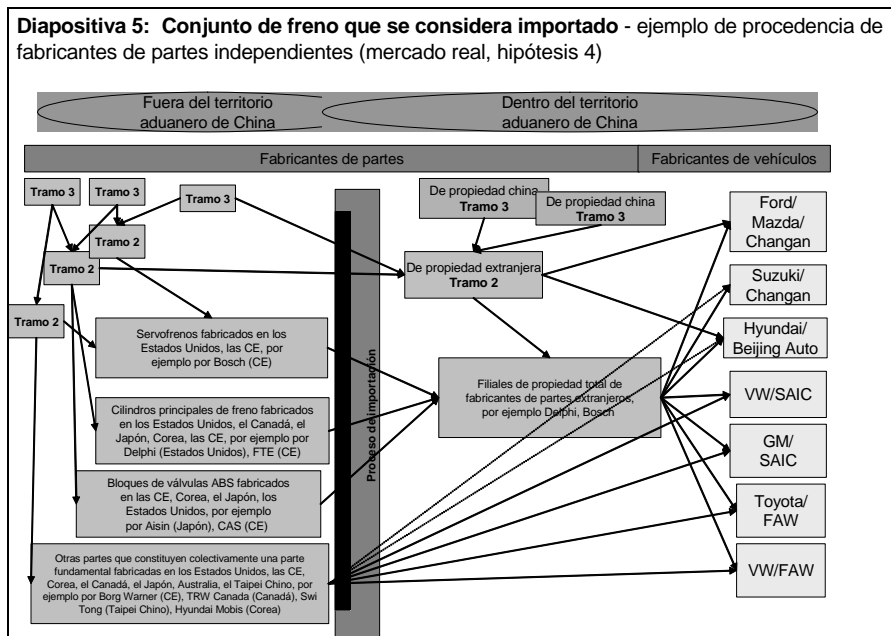
4.620 La diapositiva 3 describe expediciones separadas de distintos fabricantes de partes especializados, a menudo en distintos países, todas las cuales se envían directamente del extranjero a empresas conjuntas de fabricación de vehículos en China.



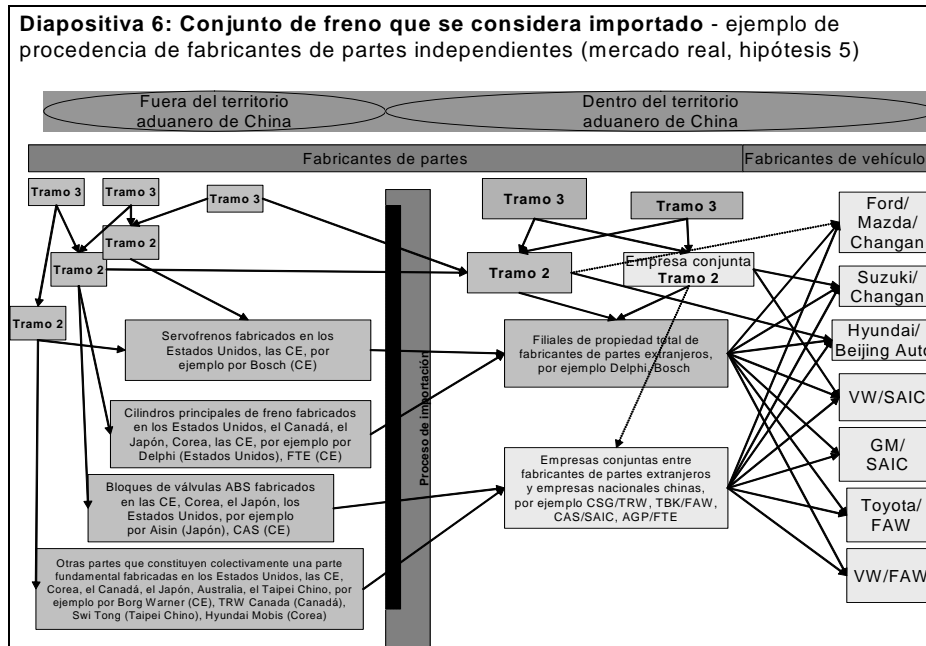
4.621 La diapositiva 4 describe una hipótesis en la que tres partes fundamentales se envían a fabricantes de partes de propiedad extranjera en China para su incorporación a partes producidas en China por esas empresas y su posterior envío a fabricantes de vehículos, que combinan esas partes con otras partes de sistemas de frenado que se les envían directamente del extranjero.



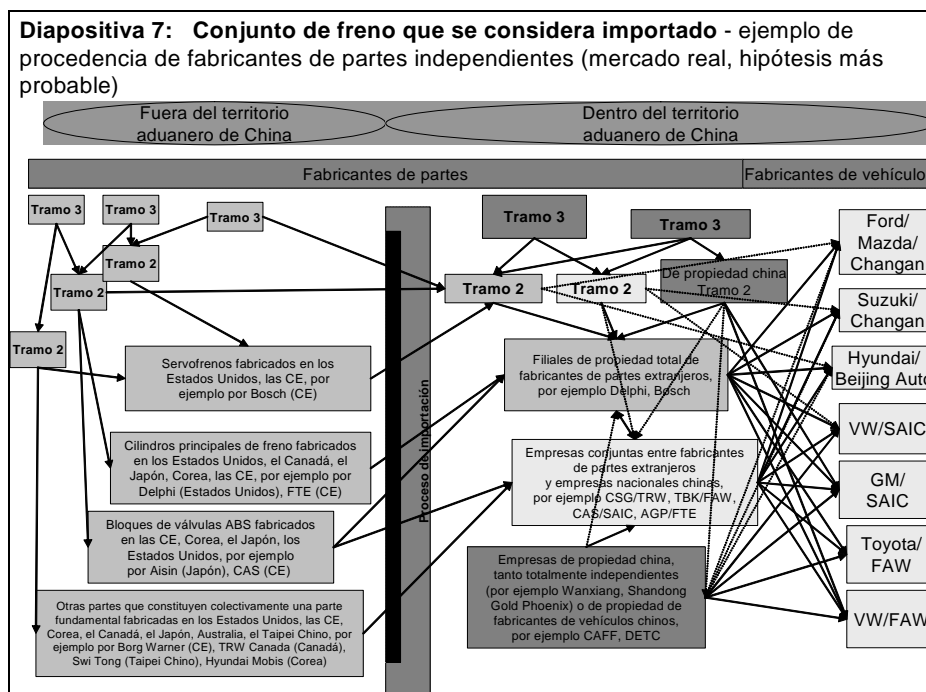
4.622 La diapositiva 5 añade la participación de proveedores de propiedad extranjera en China que también producen partes para el sistema de frenado, obteniéndose el material y las partes tanto en China como en el extranjero. La parte correspondiente al sistema de frenado se envía después o bien a un fabricante de partes de propiedad extranjera o directamente a un fabricante de vehículos, y se incorpora para formar el conjunto de freno de un vehículo.



4.623 La diapositiva 6 añade la participación de empresas conjuntas en la rama de producción de partes, que importan algunas partes fundamentales, obtienen otras partes dentro de China y las envían o bien a fabricantes de partes extranjeros o directamente a fabricantes de vehículos.



4.624 La diapositiva 7 añade la participación de fabricantes de partes de propiedad totalmente china. El conjunto todavía tiene suficientes partes fundamentales importadas para que se considere importado.



4.625 El último diagrama pone de manifiesto cuán artificial es realmente todo el argumento chino sobre la elusión. China aduce que puede agregar el contenido importado de todas las partes de sistemas de frenado en China, a pesar de que esas partes pasan a través de múltiples entidades independientes en el mercado interior y se combinan con partes nacionales. China insiste en que los fabricantes de vehículos tienen que vincular cada parte importada a un modelo de producción específico, al mismo tiempo que se agrega en lo que China caracteriza como un amplio esfuerzo para eludir el tipo aplicable a los vehículos automóviles. Es imposible conciliar tal cosa con el argumento formulado por China al amparo del apartado d) del artículo XX. La realidad comercial es muy distinta del entorno en el que China sugiere que la elusión es una posibilidad grave, si bien injustificada. Lo que ocurre es simplemente que no existe la necesidad que justificaría las medidas, y la defensa de China se desmorona totalmente.

P. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.626 La cuestión central de esta diferencia es si las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles tienen algún efecto significativo. Los argumentos de los reclamantes llevan a concluir que en la práctica China no puede aplicar su arancel para los vehículos automóviles porque los importadores pueden manipular a su arbitrio la frontera entre un vehículo automóvil y las partes de un vehículo automóvil para obtener el tipo del derecho más bajo. El Grupo Especial debe rechazar esos argumentos y su conclusión.

4.627 Es preciso interpretar las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles de manera que tengan un efecto significativo con arreglo a los términos del artículo II del GATT de 1994. Esto conlleva necesariamente trazar una línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles y entre la forma y el contenido de lo que se importa, a fin de reflejar la realidad comercial de la transacción.

4.628 Lo que el Grupo Especial ha de determinar es si los reclamantes han demostrado que la manera en que China ha trazado esas dos líneas divisorias es incompatible con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC. Los reclamantes no han satisfecho esa obligación, especialmente habida cuenta de sus propias prácticas, así como de las respuestas de la OMA a las preguntas del Grupo Especial.

1. La línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles

4.629 En el SA, la línea divisoria entre las partes y el todo se expresa en términos del criterio de las "características esenciales" con arreglo a la RGI 2 a). Los reclamantes no han demostrado que las medidas en litigio sean incompatibles con la aplicación de dicho criterio.

4.630 Las respuestas de la OMA a las preguntas del Grupo Especial confirman claramente esa conclusión. La OMA ha explicado que el Capítulo 87 del SA "plantea problemas de clasificación excepcionales" porque alude simultáneamente a los vehículos automóviles y a diversas partes y conjuntos de vehículos automóviles. La OMA ha explicado que el Comité del SA no ha examinado "los límites entre estas partidas".

4.631 La respuesta de la OMA ha puesto de manifiesto que la distinción entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles plantea una difícil cuestión de clasificación, y que la aplicación de la RGI 1 no resuelve por sí misma esa cuestión. La OMA también ha confirmado que la aplicación del criterio de las características esenciales a que se hace referencia en la RGI 2 a) a una serie específica de hechos "compete a las administraciones aduaneras nacionales".

4.632 Los reclamantes optaron por no plantear una controversia concerniente a la aplicación del Decreto N° 125 a combinaciones específicas de partes y componentes de vehículos automóviles. Tampoco han presentado una posición clara sobre los factores que son pertinentes al aplicar el criterio de las características esenciales. Por consiguiente, los reclamantes no han demostrado que las medidas impugnadas den lugar necesariamente a una aplicación indebida del criterio de las características esenciales a las partes y componentes de vehículos automóviles.

2. La línea divisoria entre forma y contenido

4.633 A tenor de la RGI 2 a) la condición de las mercancías, tal como se "present[an]" en la frontera, define los parámetros con arreglo a los cuales las autoridades aduaneras pueden evaluar dichas mercancías. La interpretación de las palabras "éste presente" define la medida en que China puede clasificar una expedición de partes y componentes de automóviles sobre la base de pruebas de que se trata de una en una serie de expediciones que, consideradas conjuntamente, presentan las características esenciales de un vehículo automóvil y pueden montarse para formar un vehículo automóvil con arreglo a los parámetros de las operaciones de montaje descritos en la RGI 2 a).

4.634 Según la OMA, el SA "no dice nada" sobre el sentido de las palabras "éste presente". China considera que la cuestión central sometida a la consideración del Grupo Especial es aquí la manera en que éste debe proceder para resolver la presente diferencia, habida cuenta de la inexistencia de una interpretación acordada de ese término por la OMA, y del hecho de que los reclamantes no han establecido una interpretación de ese término que se desprenda claramente de la aplicación de los principios consuetudinarios del derecho internacional.

4.635 La cuestión de si las medidas impugnadas dan lugar a una clasificación adecuada de los vehículos automóviles con arreglo a la RGI 2 a) es crucial para la resolución de esta diferencia. Ambas partes en ella han atribuido un peso significativo a la forma en que entienden las palabras "éste presente". La tesis básica de los reclamantes es que las medidas impugnadas no dan lugar a la recaudación de un derecho de aduana válido porque las cargas no se basan en la condición de las partes y componentes de automóviles tal como se "present[an]" en la frontera. Por tanto, a su juicio, las medidas impugnadas imponen cargas "interiores" sujetas a las disciplinas del artículo III y el Acuerdo sobre las MIC. China, por su parte, considera que las medidas se basan en una interpretación adecuada de las palabras "éste presente", porque la clasificación se basa en la declaración del importador de que una entrada de partes y componentes guarda relación con otras entradas de partes y componentes debido a su montaje común para formar un artículo completo. China considera, por tanto, que con las medidas impugnadas se recaudan derechos de aduana propiamente dichos sobre las partes y componentes de vehículos automóviles al ser importados en su territorio aduanero, y que esa recaudación es compatible con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II.

a) Los reclamantes no han articulado una interpretación de las palabras "éste presente"

4.636 Los reclamantes sólo han presentado definiciones circulares de las palabras "éste presente". Sus definiciones se refieren a mercancías tal como se "present[an]" en la aduana o al "estado de un producto cuando llega a la frontera". Esas definiciones llevan a preguntarse qué significan las palabras "éste presente". No aclaran si esas palabras aluden únicamente a las características físicas de un único contenedor, al contenido de múltiples contenedores, o si pueden comprender un examen de las pruebas documentales que acompañan a la expedición.

4.637 Recae sobre las partes reclamantes en esta diferencia, en cuanto tales, la obligación de establecer que las medidas impugnadas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a

China en virtud de las disposiciones pertinentes de los Acuerdos abarcados. A falta de toda articulación de las palabras "éste presente", y a falta de toda justificación de esas palabras de conformidad con los principios consuetudinarios del derecho internacional, los reclamantes no tienen fundamento alguno para afirmar que el Decreto N° 125 es incompatible con el SA o con la práctica aduanera internacional.

b) La interpretación implícita de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes carece de fundamento

4.638 Los reclamantes proponen implícitamente una interpretación de la RGI 2 a) que requiere una clasificación aduanera basada en la forma en que el importador "presenta" un grupo de partes y componentes. Con arreglo a esa interpretación, los importadores pueden "presentar" partes y componentes de un artículo en la forma que deseen, y las autoridades aduaneras tienen que aceptar la clasificación propuesta sin tener en cuenta otras pruebas que demuestran que el importador está importando partes y componentes que presentan las características esenciales del artículo completo.

4.639 Los reclamantes no han justificado en modo alguno la afirmación de que la RGI 2 a) impide a las autoridades aduaneras examinar si múltiples expediciones de partes y componentes guardan relación unas con otras debido a su montaje común para formar un artículo completo. Se han limitado a afirmar esa interpretación de la RGI 2 a), que es una interpretación que no confiere eficacia a la función que la RGI 2 a) desempeña dentro del SA, ya que deja totalmente al arbitrio del importador la relación entre artículos completos y partes de esos artículos. Es, además, una interpretación que los propios argumentos y prácticas aduaneras de los reclamantes contradicen.

3. Tres vías para la resolución de esta diferencia

4.640 Los reclamantes han alegado que las medidas impugnadas infringen el artículo III y el Acuerdo sobre las MIC, así como el artículo II. Para establecer cualquiera de esas alegaciones, los reclamantes tendrán que demostrar que con las medidas impugnadas no se recaudan derechos de aduana propiamente dichos que China está autorizada a recaudar con arreglo a su Lista de concesiones. Los reclamantes no han satisfecho esa obligación. China, en contraste, ha demostrado que interpretar las palabras "éste presente" de manera que permita a las autoridades aduaneras trazar una línea divisoria entre el contenido de lo que un importador introduce en el territorio aduanero y la forma en que lo hace es compatible con el contexto de la RGI 2 a).

4.641 La OMA ha comunicado al Grupo Especial que no hay una interpretación acordada de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a). Esto sugiere que la RGI 2 a) adolece de una ambigüedad conocida y no resuelta por lo que respecta a la línea divisoria entre la forma y el contenido de la clasificación de las partes y componentes. Sugieren la existencia de esa ambigüedad de la RGI 2 a) no sólo la falta de una interpretación autorizada de las palabras "éste presente" por la OMA, sino también la incapacidad de los reclamantes para articular y justificar lo que esas palabras significan con arreglo a normas internacionales establecidas, o por remisión a otros principios interpretativos consagrados en la *Convención de Viena*. China no cree que resolver esos tipos de cuestiones de política en el contexto de la solución de diferencias sea compatible con el párrafo 2 del artículo 3 del ESD.

4.642 Hay tres formas en que el Grupo Especial puede resolver este asunto. En primer lugar, podría constatar que los reclamantes no han satisfecho su obligación de demostrar la incompatibilidad de las medidas en litigio con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.

4.643 En segundo lugar, el Grupo Especial podría reconocer que China, al contrario que los reclamantes, ha articulado una interpretación de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) y ha demostrado que los principios de interpretación consagrados en la *Convención de Viena* la justifican. Esa interpretación respalda la opinión de China de que las medidas impugnadas son compatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II.

4.644 En tercer lugar, el Grupo Especial podría constatar que la resolución de esta diferencia depende de la interpretación de unos términos que actualmente siguen siendo ambiguos. Este es precisamente el caso en que resulta aplicable la doctrina *in dubio mitius*. En el contexto presente, la aplicación de esa doctrina respalda una interpretación de las palabras "vehículos automóviles" que figuran en la Lista de concesiones de China, así como una interpretación de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a), que preserven la autoridad soberana de China para definir y velar por la observancia de los límites entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles, y asegurarse de que todas sus disposiciones arancelarias tienen efectos. Con arreglo al mismo principio, la interpretación implícita de esos términos propugnada por los reclamantes, que privaría de todo efecto significativo a las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, debe rechazarse por ser incompatible con la doctrina *in dubio mitius*. Esa ambigüedad puede ser resuelta o bien por la OMA (como ha sugerido la OMA) o por el Consejo General de conformidad con el párrafo 2 del artículo IX del Acuerdo sobre la OMC. Una vez resuelta claramente esa cuestión, un grupo especial para la solución de diferencias en la OMC podría evaluar el Decreto N° 125 basándose en los criterios que se adoptaran.

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

5.1 Los argumentos presentados por la Argentina, Australia, el Brasil, el Japón y México en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales se reflejan en los resúmenes que figuran *infra*.⁶³

A. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR LA ARGENTINA EN CALIDAD DE TERCERO

1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera en el sentido del artículo II del GATT de 1994

5.2 Una de las principales cuestiones objeto de la presente diferencia es si las medidas⁶⁴ en litigio constituyen o bien medidas en frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994 o, por el contrario, impuestos interiores regulados por el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o reglamentos interiores en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

5.3 Para que pueda considerarse que una medida es una medida en frontera en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II, esa medida debe dar lugar a la imposición de uno o más derechos a los productos "al ser importados en el territorio" o "con motivo de la importación".⁶⁵ Con arreglo a las medidas en litigio, se impone un derecho aplicable a vehículos enteros cuando las partes importadas se han montado. El hecho de que esa imposición tenga lugar después de la verificación por las autoridades y una vez que el vehículo ha sido fabricado demuestra que la condición para la aplicación del derecho es el montaje y la fabricación del vehículo, y no la importación de las partes.

⁶³ Los resúmenes de los argumentos de los terceros se basan en los que éstos han presentado al Grupo Especial, en el caso de la Argentina y el Japón; y en las declaraciones orales presentadas por Australia, el Brasil y México. Las notas que figuran en esta sección son las de los terceros.

⁶⁴ Las medidas impugnadas son las siguientes: "Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004" (Prueba documental conjunta 18); "Decreto N° 125" (Prueba documental conjunta 27); "Aviso N° 4" (Prueba documental conjunta 28).

⁶⁵ Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8.

5.4 China sugiere que sus medidas están condicionadas a la importación porque las partes de automóviles no están en libre circulación hasta el momento en que, si el fabricante utiliza las partes y componentes importados como parte de un grupo más amplio de partes importadas que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, se ha establecido para esas partes y componentes el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles.⁶⁶ En *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial entendió que el hecho de que las mercancías importadas se traten como mercancías que no están "en libre práctica" no puede respaldar la conclusión de que se están imponiendo derechos "con motivo de la importación", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II.⁶⁷

5.5 China trata además de demostrar que las cargas recaudadas tras la importación son medidas en frontera porque la recaudación es administrada por los servicios de aduanas. A juicio de la Argentina, esto debe ser objeto de cuidadosa consideración, ya que un Miembro podría eludir las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994 simplemente designando a la Oficina de Aduanas como organismo recaudador de una carga interior.

5.6 La manera en que operan las medidas en litigio en esta diferencia sugiere que dichas medidas constituyen impuestos y reglamentos interiores aplicables únicamente a las partes importadas. Por consiguiente, esas medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación de los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994. Si el Grupo Especial constatará que las medidas son de algún modo incompatibles con las disposiciones relativas al trato nacional arriba citadas, procedería también formular una constatación sobre la compatibilidad de las medidas de China con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión

5.7 La Argentina no cree adecuado trazar un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y las medidas antidumping o compensatorias antielusión. China lo hace para justificar sus medidas en cuanto que medidas antielusión.

5.8 Cuando se aplica una medida antidumping o compensatoria antielusión, los derechos se cobran en la frontera en el momento de la importación, y no posteriormente o en función de la incorporación de las partes a un todo. La diferencia entre las medidas de China y las medidas antidumping/compensatorias antielusión sugiere que las primeras no son medidas antielusión, y que en consecuencia no existe una práctica común, concordante o coherente.⁶⁸

5.9 Aceptar que las medidas de China se imponen para impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos⁶⁹ llevaría a incluir en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 medidas que conllevan onerosos procedimientos administrativos antes y después de la importación aplicables únicamente a los fabricantes de partes importadas, así como derechos supeditados a qué partes importadas decide el fabricante incorporar al producto final, y en qué manera decide hacerlo. Esto permitiría restringir las importaciones de mercancías de otros Miembros no consignadas en sus Listas de concesiones so pretexto de la protección de una supuesta medida antielusión.⁷⁰

⁶⁶ Primera comunicación escrita de China, párrafo 46.

⁶⁷ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

⁶⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 192.

⁶⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 112.

⁷⁰ Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 35.

3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

5.10 China afirma que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de la legislación aduanera china.⁷¹ Para que se considere que una medida es "necesaria" en el sentido del apartado d) del artículo XX uno de los elementos que forman parte del proceso de "sopesar y confrontar" es la repercusión de la medida en el comercio internacional.⁷²

5.11 El trato diferenciado que se otorga a las partes importadas da lugar a una restricción de la entrada de partes importadas en el mercado del automóvil chino. En *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* el Órgano de Apelación constató que: "*una medida que tuviese relativamente poca repercusión en los productos importados podría más fácilmente considerarse 'necesaria' que una medida con efectos restrictivos intensos o más amplios*".⁷³ Los efectos que las medidas impugnadas tienen sobre las partes importadas resultan en una restricción al comercio. Por consiguiente, el criterio de la "necesidad" no se satisface, lo que impide a China justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

5.12 Por último, si el Grupo Especial analizara la justificación de las medidas en el marco del preámbulo del artículo XX, la Argentina considera pertinentes las resoluciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - Gasolina* por lo que respecta a la prevención del "abuso de las excepciones del artículo XX".⁷⁴

B. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR EL JAPÓN EN CALIDAD DE TERCERO

1. El artículo III del GATT de 1994 es aplicable a las medidas

5.13 Los derechos impuestos en virtud de las medidas de China deben clasificarse como cargas interiores en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y las medidas como reglamentos internos en el sentido del párrafo 4 del artículo III. Con arreglo a la jurisprudencia del GATT y la OMC, lo que determina si las medidas comerciales constituyen medidas interiores o medidas en frontera no es la etiqueta que les impongan los Miembros, sino su aplicación efectiva.

a) Jurisprudencia pertinente de la OMC y el GATT

5.14 En el asunto *CE - Banano III*, las CE adujeron que su sistema de licencias de importación era una medida en frontera no sujeta al artículo III. El Órgano de Apelación, no obstante, confirmó la conclusión del Grupo Especial de que los procedimientos "exced[ían]" de las "prescripciones" necesarias para administrar un sistema de contingentes arancelarios, por lo que estaban incluidos en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994.⁷⁵

5.15 Varios grupos especiales del GATT han confirmado ese criterio. Lo que estaba en litigio en el asunto *CEE - Piezas y componentes* era un Reglamento de las CE destinado a impedir la elusión de los derechos antidumping. De conformidad con el Reglamento de las CE se imponían derechos a los conjuntos producidos en las CE que contenían una proporción significativa de partes importadas

⁷¹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 201.

⁷² *Ibid.*, párrafo 208.

⁷³ Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 163.

⁷⁴ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 26.

⁷⁵ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 211.

cuando el producto acabado importado del país hubiera estado sujeto al pago de derechos antidumping. Según el Grupo Especial del GATT, esos "derechos antielusión" no se impusieron con motivo de la importación o en el momento de la importación del producto.⁷⁶

5.16 De manera análoga, en el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, el Grupo Especial decidió que el depósito de una garantía para la importación de proteínas vegetales debía examinarse en el marco del artículo III, no del artículo II.⁷⁷ La conclusión del Grupo Especial se basó en parte significativa en su evaluación de si las cargas en cuestión se "recaudaban en el momento de la entrada de las mercancías en el país importador, y como condición para tal entrada".⁷⁸

5.17 Por último, en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial constató que el gravamen objeto de la diferencia era una carga interior sujeta al artículo III, y no un arancel sujeta al artículo II. El Grupo Especial observó que "la percepción [del derecho] tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando ... [se] abonaba el precio de compra", y que "sólo se recaudaba sobre productos comprados por organismos públicos para su propio uso y no sobre las importaciones de esos productos".⁷⁹

b) Las medidas de China dan lugar a infracciones del artículo III del GATT de 1994

5.18 Los derechos impuestos en virtud de las medidas son cargas interiores, y no derechos de aduana, ya que no se imponen debido simplemente a la importación de las partes, sino más bien en función de la forma en que un automóvil acabado se monta o se produce en China, y por tanto de la forma en que se usan las partes importadas. Varias características de las medidas así lo demuestran.

5.19 Primero, las medidas sólo requieren que se recauden las cargas cuando las partes de automóviles han sido importadas y montadas para formar un vehículo completo, no cuando se presentan en frontera. Con arreglo al Decreto N° 125, el derecho aplicable a una parte se establece tras el montaje y la producción, y no directamente con ocasión de la importación (véanse los artículos 7, 11, 27 a 35). Por consiguiente, el nivel del derecho aplicable a las partes importadas depende de su montaje final en un vehículo completado en China. Si se incorporarán a un automóvil que, de conformidad con el Decreto N° 125, no tiene suficiente contenido nacional, las partes importadas quedarán sujetas a los derechos de aduana normalmente aplicables a un automóvil importado completamente construido (véase el Decreto N° 125, artículos 21 y 22); el derecho definitivo aplicable a las partes sólo se establece después de su montaje para formar automóviles enteros (véase el artículo 28); la determinación de si una parte presenta las características de un vehículo completo tiene lugar después de que las partes han sido montadas (véase el artículo 5).

5.20 Segundo, las cargas son principalmente aplicables a los fabricantes de automóviles, y no a los importadores de partes de automóviles específicas. Quienes están obligados a pagar los derechos son los fabricantes, aunque las partes se hayan comprado en el mercado interior a proveedores que las hayan importado anteriormente (véase el Decreto N° 125, artículos 27 a 35).

5.21 Tercero, la verificación por las autoridades aduaneras en las instalaciones del fabricante (véase el Decreto N° 125, artículos 17 a 20) tiene lugar después del montaje y la producción. Esto,

⁷⁶ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5.

⁷⁷ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*.

⁷⁸ *Ibid.*, párrafo 4.16 b) (donde se citan informes del Subcomité en la Conferencia de La Habana, páginas 62 y 63).

⁷⁹ Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*, párrafo 2.

considerado en combinación con los demás elementos aquí enumerados, confirma claramente el carácter interno de las medidas.

5.22 Por último, los derechos se imponen en función de la manera en que las partes de automóviles se incorporan en el proceso de producción nacional (véase el Decreto N° 125, artículos 21 a 24). De hecho, el tipo "arancelario" aplicable a la parte puede cambiar durante la producción del vehículo si cambia la mezcla de partes importadas utilizadas en el montaje (véase el Decreto N° 125, artículo 20). Por consiguiente, los derechos pagaderos en virtud del Decreto N° 125, aunque sean nominalmente "derechos de aduana", de hecho son cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no derechos de aduana sujetos al artículo II.

c) La Primera comunicación escrita de China no refuta las pruebas de que las medidas impugnadas son cargas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994

5.23 En la Primera comunicación escrita de China, ésta aduce que tres factores sugieren que las medidas en litigio imponen derechos de aduana, no cargas interiores (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 44). El Japón presenta algunas observaciones sobre por qué las afirmaciones de China no son convincentes.

5.24 En primer lugar, China afirma que el importador "normalmente declarará en el momento de la importación si una entrada de partes y componentes de automóviles se utilizará para ensamblar un vehículo importado completo".⁸⁰ El hecho de que una medida requiera alguna actuación en el momento de la importación no significa que la medida sea por ello una medida en frontera. Es más, en el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, un Grupo Especial del GATT constató que un *depósito de una garantía para la importación de una mercancía* tiene que examinarse en el marco del artículo III. Además, es importante destacar que las medidas impugnadas requieren una declaración sobre el contenido del vehículo completado después de su fabricación en China, no sobre el contenido de una expedición específica al ser importada. Por tanto, aunque una expedición sólo contenga motores, el importador se verá obligado a declarar que constituye un "vehículo que se considera completo" en función de otras partes del motor con las que éste se combinará en el proceso de fabricación.

5.25 En segundo lugar, China aduce que en virtud de las medidas las partes de automóviles que entran en China permanecen en régimen de depósito y no están en libre circulación en su territorio aduanero (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 46). Esa afirmación, no obstante, es irrelevante por lo que respecta al Examen del Grupo Especial. En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT concluyó que "el hecho de que la CEE considere que las piezas y materiales sujetos a derechos antielusión no están 'en libre práctica' no permite ... llegar a la conclusión de que los derechos antielusión se perciben 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II".⁸¹ Constatar otra cosa, dijo el Grupo Especial, significaría que ya no podrán alcanzarse los objetivos básicos subyacentes en los artículos II y III.

5.26 Por último, China afirma que las "medidas impugnadas son administradas por la Administración General de Aduanas de China", y que "los derechos recaudados en virtud del Decreto N° 125 están clasificados como derechos de aduana propiamente dichos" (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 47). Esa afirmación tampoco es pertinente. En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT expresó concretamente su preocupación

⁸⁰ Véase *ibid.*, párrafo 45.

⁸¹ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7 (las cursivas figuran en el original).

por el hecho de que si la descripción o clasificación de una carga con arreglo a la legislación nacional fuera pertinente para determinar si la carga estaba regulada por el artículo III del GATT de 1994, los Miembros "en particular podrían imponer cargas a productos, después de haber sido importados, simplemente encomendando la recaudación de esas cargas a su administración de aduanas y asignando los ingresos así obtenidos a la renta de aduanas".⁸² El Grupo Especial, por tanto, rechazó que la carga en litigio estuviera regulada por el artículo II.

2. Subsidiariamente, el artículo II del GATT de 1994 es aplicable a las medidas

5.27 Si el Grupo Especial caracterizara las cargas en litigio como derechos de aduana, el Japón comparte la opinión de los reclamantes de que las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

- a) Las medidas de China dan lugar a una presunción de infracción de sus compromisos arancelarios

5.28 La Lista de concesiones de China se basa, por lo que respecta a los automóviles y las partes de automóviles, en la nomenclatura del Capítulo 87 del SA, titulado "Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios". El sentido corriente de esas partidas, en su contexto, es claro: cuando un producto constituye una de las partes descritas en las partidas 8706-8708, deberá clasificarse bajo esas partidas. Dado que la carrocería de un automóvil sin motor y determinados otros componentes no puede considerarse como un "automóvil de turismo u otro vehículo automóvil" en el sentido corriente de esos términos, sino sólo como parte o partes de él, esa carrocería no puede clasificarse como un vehículo entero, sino sólo como su parte componente específica.

5.29 Como reconoce China, la regla de las "características esenciales" tal como se enuncia en el SA y sus Notas explicativas, es un contexto pertinente para interpretar su arancel de aduanas (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 84). A tenor de esa regla, sólo podrá considerarse que las partes importadas constituyen el artículo completo o acabado si presentan las "características esenciales" del artículo completo o acabado. Cualquier aplicación de las medidas que imponga los derechos correspondientes a vehículos enteros a partes que no presenten las características esenciales del vehículo entero infringe el artículo II.

- b) China combina indebidamente mercancías importadas por separado

5.30 En consonancia con su teoría de la "antielusión", China afirma que la principal cuestión interpretativa sometida al Grupo Especial es si las medidas impugnadas se basan en una interpretación válida de la expresión "vehículos automóviles". La defensa de China se basa en la idea de que todo lo que está haciendo es determinar la naturaleza de los productos importados sobre la base no de la forma en que se importan sino de la medida en que se combinan con otras importaciones en el producto final. China sugiere que esto es compatible con el artículo II del GATT de 1994 y con las prácticas aduaneras de otros Miembros.

5.31 En realidad, no hay en el sentido corriente de las partidas en las que China clasifica los vehículos o las partes de automóviles nada que justifique diferenciar los tipos arancelarios en función del uso final de las partes de automóviles importadas. De hecho, el Grupo Especial, al interpretar el arancel de aduanas de China, tiene que atribuir sentido no sólo al compromiso de China relativo a los

⁸² *Ibid.*, párrafo 5.7.

"vehículos automóviles", sino también a sus compromisos relativos a las "partes" de vehículos automóviles.

5.32 Por lo que respecta al contexto, la norma de las "características esenciales" en el marco del SA que está incorporada a la Lista de China estipula que si las partes importadas, tal como se "present[an]", tienen las "características esenciales" del artículo completo o acabado, se considerará que constituyen el artículo completo o acabado. Por tanto, cuando una expedición de partes de automóviles importadas, tal como se presentan en la aduana, tiene las características esenciales de un automóvil de turismo u otro vehículo automóvil, se considerará incluida en las partidas 8702-8704. Sin embargo, si las partes, tal como se "present[an]", constituyen "chasis de vehículos equipados con sus motores y carrocerías", incluidos en las partidas 8706-8708, o "partes de automóviles" incluidas en las partidas 8407-8408, no podrá considerarse que esas partes importadas están incluidas en las partidas 8702-8704.

5.33 La práctica ulterior de los Miembros también demuestra que no puede considerarse que las mercancías presentadas en múltiples expediciones constituyen un solo artículo. Por regla general, las autoridades aduaneras del Japón, por ejemplo, basan sus decisiones en materia de clasificación de los productos importados en el momento del despacho de aduana, y los productos importados en distintas expediciones sólo se clasifican conjuntamente en casos excepcionales. El Japón entiende que lo mismo ocurre en las CE.⁸³

5.34 Cuando China hace referencia a las normas de los Estados Unidos y las CE relativas a los envíos fraccionados, se abstiene de aclarar que se trata de disposiciones excepcionales. Esas disposiciones se aplican a solicitud y en beneficio de un importador que quiere, por ejemplo, evitar el trámite administrativo de presentación de declaraciones de aduana separadas para un envío que se ha dividido en distintas expediciones (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 157 a 159). Esas normas son aplicables en pocos casos, y no están destinadas a luchar contra la elusión, sino que se aplican a elección del importador para que éste no resulte penalizado por la decisión de un transportista de fraccionar los envíos.

5.35 Por consiguiente, aunque se considere que los derechos impuestos en virtud de las medidas son derechos de aduana, cualquier aplicación de las medidas, cuando la parte o partes importadas en China (en una expedición) no presenten las características esenciales del vehículo entero, constituye una infracción de la Lista de China y del artículo II del GATT de 1994.

3. Clasificación arancelaria de los juegos de piezas CKD y SKD

5.36 Además de las infracciones generales arriba mencionadas, el tratamiento generalizado, en virtud de las medidas, de los juegos de piezas CKD/SKD como "vehículos enteros", con independencia de su condición y contenido exactos, también da lugar a una infracción específica del artículo II y del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

⁸³ El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Caso C-35/93, *Develop Dr. Eisbein GMBH & Co*, 16 de junio de 1994, ECR [1994] I-2655, párrafo 19, afirmó que "deberá considerarse que un artículo se ha importado sin montar o desmontado cuando las partes componentes, es decir, las partes que pueden identificarse como componentes destinados a constituir el producto acabado, se presentan todas a despacho de aduanas al mismo tiempo (...)".

- a) El trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas de China impugnadas infringe el artículo II del GATT de 1994

5.37 Los juegos de piezas CKD y SKD pueden ser desde piezas que incluyen algunas partes de un vehículo automóvil, pero ni mucho menos todas ellas, y que aún requieren importantes trabajos de montaje y producción, hasta juegos de piezas que en lo fundamental son vehículos automóviles enteros que simplemente se han desmontado para facilitar el transporte. Por consiguiente, en determinadas circunstancias los juegos de piezas CKD/SKD pueden constituir un "vehículo entero", pero en muchos otros casos no será así.

5.38 Sin embargo, las medidas imponen con carácter general la norma de que los juegos de piezas CKD y SKD son unas de las combinaciones de partes y componentes que se considera constituyen un vehículo entero. Por tanto, el tratamiento generalizado por China de los juegos de piezas CKD y SKD como "vehículos enteros" necesariamente dará lugar a infracciones del artículo II del GATT de 1994. La defensa de China es contradictoria. Por un lado, China aduce que las medidas no son aplicables a los juegos de piezas CKD y SKD (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 37). Por otro, el texto del artículo 21 del Decreto N° 125 incluye muy claramente esos juegos de piezas entre las combinaciones de partes que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos.

- b) El tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD infringe el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

5.39 Además, el tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD también representa un incumplimiento del compromiso a que se hace referencia en el informe del Grupo de Trabajo. El Japón respalda la opinión expresada a ese respecto por algunos de los reclamantes. En la práctica, las medidas han creado para los juegos de piezas CKD y SKD una nueva línea arancelaria con un arancel del 25 por ciento, ya que todos los juegos de piezas están ahora sujetos a ese arancel (véase la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 122). Esto constituye una infracción de los compromisos de China derivados del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. China no estaba obligada a establecer una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas, pero si establecía un arancel generalmente aplicable, estaba obligada a imponer un arancel del 10 por ciento.

5.40 No debe permitirse a China que se defienda alegando que no abrió formalmente una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD, porque no modificó su arancel de aduanas. En la práctica, las medidas han creado un nuevo arancel para esos juegos de piezas. China está obligada a cumplir de buena fe las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, incluidos los compromisos derivados del informe del Grupo de Trabajo.

4. El artículo XX del GATT de 1994 no justifica las medidas

5.41 China aduce que las medidas estaban destinadas a lograr la observancia de sus leyes y reglamentos aduaneros (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 203 y 204). Sin embargo, las medidas en ningún momento aluden al objetivo de impedir la elusión de las normas aduaneras chinas. De hecho, China hace simplemente referencia a la indicación genérica, en la Orden N° 8, de que China "impondrá estrictamente derechos de importación a tipos arancelarios aplicables a los vehículos completos y las partes a fin de evitar la evasión arancelaria" (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 24). No está claro en qué modo esto sería pertinente, y mucho menos en qué modo podría justificar las medidas. Además, se hace referencia específica a "las partes y los vehículos enteros", sin alusión alguna a los juegos de piezas CKD o SKD o a algún riesgo específico de elusión relacionado con esos juegos de piezas.

5.42 China no ha presentado ninguna prueba de que los fabricantes de automóviles con base en China, tras haberse beneficiado legítimamente durante muchos años de los derechos más bajos aplicados por China a las partes de automóviles mediante operaciones de montaje local, hayan optado recientemente por incurrir en un fraude arancelario importando vehículos completos como partes de automóviles. Si algo ha demostrado China es que los principales fabricantes de automóviles han cumplido las normas aduaneras de China, tanto si son como o si no son compatibles con la OMC. En efecto, China ha observado que los principales fabricantes de automóviles han importado en China juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a clasificaciones arancelarias compatibles con las normas aduaneras de China (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 39).

5.43 Además, las medidas tienen graves efectos sobre el comercio. Su estructura es muy amplia, de manera que abarcan múltiples expediciones de diversas fuentes y a diversas partes dentro de China. Las medidas de China imponen como norma general que los productos importados, si se utilizan en determinadas proporciones con otros productos importados, siempre se tratarán como "vehículos enteros", quedando así sujetos al pago de derechos de aduana más elevados. De hecho, China tratará las combinaciones de partes importadas de distintos proveedores, o incluso de distinto origen nacional, como un solo "vehículo entero" a esos efectos. Las medidas tampoco distinguen entre las partes importadas en China por el fabricante del vehículo y las partes importadas en China por terceros, como los proveedores de partes. Este elemento concreto requiere un examen más pormenorizado.

C. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR MÉXICO EN CALIDAD DE TERCERO

1. Introducción

5.44 El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (México) agradece la oportunidad de presentar sus puntos de vista en esta diferencia. La participación en calidad de tercero de México obedece a su interés comercial en el presente asunto. México observa con preocupación la falta de cumplimiento por parte de China de sus obligaciones conforme a la OMC, particularmente en vista de que la industria de autopartes de México contribuye con una parte importante del Producto Interno Bruto de su sector manufacturero.

5.45 México coincide con los argumentos presentados por Estados Unidos, las Comunidades Europeas y el Canadá en el sentido que la imposición de medidas que favorecen el uso de autopartes nacionales con preferencia a las autopartes importadas constituye una violación a los principios fundamentales de no discriminación de la OMC. A través de tres instrumentos específicos hoy impugnados en esta controversia (las medidas), China impone sobre autopartes importadas cargas adicionales -tanto económicas como administrativas- que no son exigibles a las autopartes producidas en territorio chino. Lo anterior tiene la inevitable consecuencia de alterar las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados, lo cual a su vez crea un incentivo entre los productores de automóviles para utilizar autopartes nacionales en lugar de autopartes importadas.

5.46 En particular, las medidas impuestas por China infringen las disposiciones del GATT de 1994, del Acuerdo sobre las MIC, del Acuerdo SMC, así como ciertas disposiciones de su Protocolo de Adhesión.

2. GATT de 1994

5.47 En opinión de México, las medidas adoptadas por China son "medidas internas" incompatibles con el artículo III del GATT de 1994 en virtud de que éstas establecen un trato menos favorable para las autopartes importadas en relación con las autopartes nacionales. Contrario a lo

manifestado por China en su Primera comunicación⁸⁴, las medidas en cuestión no se tratan de "medidas aplicadas en frontera" sino de "medidas internas". Tomando en consideración que dichas medidas son aplicadas una vez que el producto ha sido importado y no al momento de la importación, este Grupo Especial debe concluir que la naturaleza de las medidas es de aplicación interna.

5.48 De manera específica, las medidas de China sobre autopartes son incompatibles con los siguientes párrafos del artículo III:

- a) párrafo 2, en virtud de que resultan en cargas interiores superiores a las aplicadas a productos nacionales;
- b) párrafo 4, en virtud de que constituyen medidas que afectan la venta, compra, transporte, distribución y uso en el mercado interior⁸⁵;
- c) párrafo 5, en virtud de que son reglamentaciones cuantitativas que requieren que una cantidad o proporción determinada de un producto provenga de fuentes nacionales de producción.

5.49 Los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 presentan diferentes formas en que la obligación de trato nacional debe ser cumplida. Conforme a lo anterior, las medidas impuestas por China son incompatibles con estos tres supuestos del principio de trato nacional.

3. Acuerdo sobre las MIC

5.50 Las medidas adoptadas por China transgreden también las disciplinas de la OMC desde el punto de vista de medidas en materia de inversión relacionadas con el comercio (MIC).

5.51 En opinión de México, las medidas impugnadas son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC de acuerdo al orden de análisis señalado por el Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*.⁸⁶ El Grupo Especial en esa controversia consideró pertinente analizar la incompatibilidad de la medida en dos pasos. Primero, determinar si las medidas impugnadas constituyen MIC, lo cual a su vez incluye analizar si éstas son i) "medidas en materia de inversiones" y ii) medidas "relacionadas con el comercio". Segundo, examinar si la MIC es violatoria del artículo III del GATT de 1994.

5.52 En relación con el primer elemento, México considera que las medidas adoptadas por China efectivamente constituyen medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio. Conforme a lo señalado en la diferencia *Indonesia - Automóviles*, una medida que está "destinada[] a alentar el desarrollo de una capacidad local de fabricación de vehículos automóviles acabados y de piezas y componentes de automóviles" constituye una "medida en materia de inversiones".⁸⁷ Ese mismo Grupo Especial señaló que las medidas en materia de contenido nacional "han de ser

⁸⁴ Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 41 a 70.

⁸⁵ En relación con el término "afectar" establecido en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, México considera aplicable al presente caso el criterio del Grupo Especial en el asunto *India - Automóviles* (DS175) (párrafo 7.197). En dicha diferencia, el Grupo Especial interpretó que la "afectación" puede ocurrir cuando se otorga un incentivo para comprar productos locales o cuando se modifican las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los productos importados.

⁸⁶ Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.72.

⁸⁷ *Ibid.*, párrafo 14.80.

necesariamente "medidas relacionadas con el comercio".⁸⁸ Por lo tanto, en el presente caso se cumplen ambos componentes de una MIC.

5.53 En relación con el segundo elemento, de acuerdo a lo antes expresado en este escrito, México opina que las medidas impuestas por China son violatorias del artículo III del GATT en la forma prescrita en sus párrafos 2, 4 y 5. Por lo tanto, las medidas objeto de controversia resultan incompatibles conforme al análisis del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*.

5.54 En adición a lo anterior, el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC señala que ningún Miembro aplicará ninguna MIC que sea incompatible con el artículo III del GATT de 1994 (trato nacional). Para mayor claridad, el párrafo 2 del artículo 2 hace referencia a la "lista ilustrativa" de MIC que se consideran incompatibles con la obligación de trato nacional.

5.55 Las medidas en cuestión encuadran claramente en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa, el cual versa sobre MIC que contienen requisitos de contenido nacional. Específicamente, el párrafo 1 a) señala como ejemplo de MIC incompatible con el artículo III del GATT de 1994 aquellas cuyo cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja y que prescriban lo siguiente:

La compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos terminados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local. (énfasis añadido)

5.56 En este contexto, es evidente que las medidas impugnadas cumplen con los elementos del párrafo 1 a) de la lista ilustrativa toda vez que i) son necesarias para obtener una ventaja y ii) prescriben como condición el uso de productos de origen nacional.

4. Protocolo de Adhesión de China

5.57 El compromiso de China de dar cumplimiento al artículo III del GATT y al Acuerdo sobre las MIC se establece inequívocamente en su Protocolo de Adhesión. En relación con la obligación de cumplir con el artículo III del GATT de 1994, el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión indica lo siguiente:

Para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la Agricultura, China eliminará las medidas no arancelarias que no pueda justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y no introducirá, reintroducirá ni aplicará medidas no arancelarias de este tipo. ... (énfasis añadido)

5.58 Respecto del Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión señala lo siguiente:

En el momento de su adhesión, China cumplirá el Acuerdo sobre las MIC sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo. China eliminará y dejará de aplicar las prescripciones destinadas a mantener el equilibrio comercial y cambiario, las prescripciones de contenido nacional y las prescripciones sobre exportación o resultados hechas efectivas mediante leyes, reglamentos y demás medidas. (énfasis añadido)

⁸⁸ *Ibid.*, párrafo 14.82.

5.59 De acuerdo a las disposiciones transcritas, China adquirió -al momento de su adhesión a la OMC- la obligación de poner sus medidas de conformidad con las disciplinas de la OMC, incluyendo el artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC.

5. Conclusión

5.60 Por las razones antes señaladas, México considera que China actúa de manera incompatible con sus obligaciones en la OMC al mantener medidas que favorecen el uso de autopartes nacionales con preferencia a las autopartes importadas. Dichas medidas contravienen los compromisos que China adquirió al momento de adherirse a la OMC y por tanto socava las expectativas legítimas de los demás Miembros.

D. DECLARACIÓN ORAL DE LA ARGENTINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT de 1994

5.61 Una de las principales cuestiones objeto de esta diferencia es si las medidas⁸⁹ en litigio constituyen o bien medidas en la frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994 o, por el contrario, impuestos interiores regulados por el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o reglamentos interiores en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

5.62 Para que pueda considerarse que una medida es una medida en frontera comprendida en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo II, esa medida debe dar lugar a la imposición de uno o más derechos a los productos "al ser importados en el territorio" o "con motivo de la importación".⁹⁰ Con arreglo a las medidas en litigio, se impone un derecho aplicable a vehículos enteros cuando las partes importadas se han montado. Así se desprende claramente del texto del Decreto N° 125, en cuyo artículo 28 se dispone que: "una vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas para formar 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". El hecho de que esa imposición tenga lugar después de la verificación por las autoridades y una vez que el vehículo ha sido fabricado demuestra que la condición para la aplicación del derecho es el montaje y la fabricación del vehículo, y no la importación de las partes. Además, el que el derecho aplicable pueda ser más elevado si los fabricantes deciden incorporar otras partes importadas para formar el modelo de vehículo registrado⁹¹, o el que se reconozca una diferencia en los derechos si

⁸⁹ Por "medidas" la Argentina se refiere a lo siguiente: la Política de desarrollo en el sector del automóvil, publicada el 21 de mayo de 2004 por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) como Orden N° 8 ("Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004") (Prueba documental conjunta 18); "Medidas administrativas sobre la importación de partes de automóviles consideradas vehículos enteros", publicadas como Decreto N° 125 el 28 de febrero de 2005 por la Administración General de Aduanas de China ("Aduanas"), la NDRC, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio de conformidad con la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil ("Decreto N° 125") (Prueba documental conjunta 27); "Normas para determinar si las partes de automóviles importadas se consideran vehículos completos", publicadas por Aduanas como Aviso Público N° 4 el 28 de marzo de 2005, de conformidad con el Decreto N° 125 ("Aviso N° 4") (Prueba documental conjunta 28).

⁹⁰ Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8, donde el Grupo Especial constató lo siguiente: "En vista de lo que antecede, el Grupo Especial consideró que los derechos antielusión no se aplican 'a la importación o con motivo de ésta' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II y por consiguiente no constituyen derechos de aduana en el sentido de esa disposición."

⁹¹ Artículo 20 del Decreto N° 125.

las partes se han comprado a un proveedor local y no han sido importadas por el fabricante⁹², confirman que por lo que respecta a las mercancías el hecho imponible tiene lugar con ocasión del montaje, y no de la entrada del producto en el territorio.

5.63 China aduce que al igual que la medida antielusión revisada de las CE, las medidas impugnadas imponen derechos condicionados a la entrada de mercancías en China, por lo que son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994.⁹³ Como ha afirmado China, la medida antielusión revisada de las CE "aplica el derecho antidumping a las partes y componentes importados como condición para su importación". China sugiere que sus medidas están también condicionadas a la importación, como la de las CE, porque las partes de automóviles no están en libre circulación hasta que se les haya impuesto el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles si el fabricante utiliza las partes y componentes importados como parte de un conjunto mayor de partes importadas que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.⁹⁴ En el asunto *CEE - Piezas y componentes* el Grupo Especial entendió que el hecho de que las mercancías importadas se traten como mercancías que no están "en libre práctica" no puede respaldar la conclusión de que se están imponiendo derechos "con motivo de la importación", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II.⁹⁵

5.64 Palabras como "mercancías en régimen de depósito"⁹⁶ o "en la etapa de importación"⁹⁷ que figuran en las medidas no significan necesariamente que las medidas en litigio sean de hecho medidas en frontera. Una vez más, como sostuvo el Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, "si la designación o clasificación de una carga en la legislación interna de una parte contratante bastara para considerar que ésta se aplicaba 'con motivo de la importación', las partes contratantes podrían determinar por sí mismas cuáles de las disposiciones citadas se aplicarían a sus cargas".⁹⁸

5.65 China trata además de demostrar que las cargas recaudadas tras la importación son medidas en frontera porque la recaudación es administrada por los servicios de aduanas. A juicio de la Argentina, esto debe ser objeto de cuidadosa consideración, ya que un Miembro podría eludir las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994 simplemente designando a la Oficina de Aduanas como organismo recaudador de un impuesto que de hecho es una carga interior y no una medida en frontera. Ese tipo de razonamientos fueron también respaldados por el Grupo Especial encargado del asunto *CEE - Piezas y componentes*, el cual sostuvo que los Miembros "en particular podrían imponer cargas a productos, después de haber sido importados, simplemente encomendando la recaudación de esas cargas a su administración de aduanas y asignando los ingresos así obtenidos a la renta de aduanas. Con esa interpretación no se podría alcanzar el objetivo fundamental de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos de otras partes contratantes sólo revista la forma de derechos de aduana propiamente dichos, aplicados a la importación o con motivo de ésta y no la forma de cargas interiores".⁹⁹

5.66 La forma en que operan las medidas en litigio en esta diferencia sugiere que constituyen impuestos y reglamentos interiores que se aplican únicamente a las partes importadas, y no medidas en frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994. Por consiguiente, esas medidas están sujetas a lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994. En la comunicación

⁹² Artículo 29 del Decreto N° 125.

⁹³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 61.

⁹⁴ *Ibid.*, párrafo 46.

⁹⁵ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

⁹⁶ Artículo 16 del Decreto N° 125.

⁹⁷ Artículo 28 del Decreto N° 125.

⁹⁸ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

⁹⁹ *Ibid.*

escrita de la Argentina ya hemos presentado un análisis de las medidas en el marco de los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, que no deseamos repetir aquí. Con todo, si el Grupo Especial constatará que las medidas son de algún modo incompatibles con las disposiciones relativas al trato nacional arriba citadas, procedería también formular una constatación sobre la compatibilidad de las medidas de China con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión

5.67 La Argentina no cree adecuado trazar un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y las medidas antidumping o compensatorias antielusión. China lo hace para justificar sus medidas en cuanto que medidas antielusión.

5.68 Las medidas antidumping y compensatorias antielusión se aplican a mercancías que se importan con la única finalidad de ser montadas para formar productos finales cuya importación está sujeta al pago de derechos antidumping o compensatorios encaminados a impedir el daño importante o la amenaza de daño importante o el retraso en la creación de una rama de producción nacional. Cuando se aplica una medida antidumping o compensatoria antielusión, los derechos se cobran en la frontera en el momento de la importación, y no posteriormente o en función de la incorporación de las partes a un todo.

5.69 Contrariamente a lo que afirma China, los derechos antidumping y compensatorios y los derechos antidumping o compensatorios antielusión son distintos de los derechos de aduana propiamente dichos. Los derechos antidumping/compensatorios y antidumping/compensatorios antielusión tienen por objeto resolver un caso de daño en el mercado interior causado por productos importados a precios discriminatorios como consecuencia de una subvención o a la práctica del dumping.

5.70 Por consiguiente, la diferencia entre las medidas de China y las medidas antidumping/compensatorias antielusión, sumada al hecho de que estas últimas imponen derechos en la frontera y no con ocasión del montaje de las mercancías, sugiere que las medidas de China no son medidas antielusión, por lo que no hay una práctica común, concordante y coherente.¹⁰⁰

5.71 Aceptar que las medidas de China se imponen para impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos¹⁰¹ llevaría a incluir en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 medidas que, como éstas, conllevan onerosos procedimientos administrativos -antes y después de la importación- aplicables únicamente a los fabricantes de partes importadas, así como derechos supeditados a qué partes importadas decide el fabricante incorporar al producto final, y en qué manera decide hacerlo. Esa interpretación permitiría a los Miembros restringir las importaciones de mercancías de otros Miembros no consignadas en sus Listas de concesiones so pretexto de la protección de una supuesta medida antielusión.¹⁰²

3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

5.72 China afirma que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de la

¹⁰⁰ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 192.

¹⁰¹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 112.

¹⁰² Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 35.

legislación aduanera china.¹⁰³ Sin embargo, el artículo 1 del Decreto N° 125 estipula claramente que las medidas "se formulan ... con vistas a formalizar y mejorar la administración de la importación de partes de automóviles y promover un desarrollo sólido del sector del automóvil".¹⁰⁴ El texto de la disposición sugiere que el objetivo específico de las normas no es inequívocamente la "observancia", como China sugiere en su comunicación escrita.¹⁰⁵ Para que se considere que una medida es "necesaria" en el sentido del apartado d) del artículo XX, uno de los elementos que forman parte del proceso de "sopesar y confrontar" es la repercusión de la medida en el comercio internacional.¹⁰⁶

5.73 La Argentina considera que la repercusión que esas medidas podrían tener va mucho más allá de lo que podría considerarse "poco". El hecho de que las medidas den lugar a la aplicación de tipos arancelarios más elevados a las partes que finalmente se montan para formar vehículos enteros, con independencia de que quien haya efectuado la importación sea el fabricante o un proveedor local cuyo único objetivo es importar partes, tiene como resultado un desincentivo para que los compradores y fabricantes locales compren las partes importadas. Además, las cargas administrativas impuestas a los importadores y los fabricantes de vehículos que utilizan partes importadas contribuyen a distorsionar las opciones de los fabricantes que tienen que decidir entre comprar partes importadas o comprar partes nacionales. El tratamiento diferenciado de las partes nacionales y las importadas afecta, evidentemente, a las condiciones de competencia del producto importado en el mercado chino, y más concretamente a las condiciones de la oferta para la venta o la compra de esos productos en el mercado interior. En su conjunto, ello tiene como resultado una restricción de la entrada de partes importadas en el mercado del automóvil de China. En *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* el Órgano de Apelación constató que: "*una medida que tuviese relativamente poca repercusión en los productos importados podría más fácilmente considerarse 'necesaria' que una medida con efectos restrictivos intensos o más amplios*".¹⁰⁷ Los efectos que las medidas impugnadas tienen sobre las partes importadas resultan en una restricción al comercio. Por consiguiente, el criterio de la "necesidad" no se satisface, lo que impide a China justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

5.74 Por último, si el Grupo Especial analizara la justificación de las medidas en el marco del preámbulo del artículo XX, la Argentina considera que las resoluciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - Gasolina* ofrecen orientación pertinente por lo que respecta a la prevención del "abuso de las excepciones del artículo XX".¹⁰⁸

4. Conclusión

5.75 Para concluir, la Argentina se permite hacer las siguientes observaciones:

- En primer lugar, el argumento de China de que las medidas son medidas en frontera y no impuestos interiores no convence a la Argentina. Por consiguiente, la Argentina opina que las medidas están sujetas a lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994.

¹⁰³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 201.

¹⁰⁴ Artículo 1 del Decreto N° 125, China - Prueba documental 2.

¹⁰⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafos 202, 204, 205, 207, 208 y siguientes.

¹⁰⁶ *Ibid.*, párrafo 208.

¹⁰⁷ Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 163.

¹⁰⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 26.

- En segundo lugar, la Argentina considera que no hay ninguna similitud entre las medidas antidumping/compensatorias antielusión y las medidas de China, porque unas y otras tratan asuntos distintos, tienen finalidades distintas y, lo que es más importante, las primeras consisten en derechos impuestos a la importación, mientras que las segundas dan lugar a la imposición de derechos tras la verificación del contenido de partes importadas que se han combinado para formar el vehículo fabricado localmente. Considerar que las medidas de China son medidas arancelarias antielusión permitiría a los Miembros clasificar como derechos de aduana propiamente dichos los impuestos y cargas que dependen de la fabricación y la verificación de productos que contienen partes importadas, y clasificar como derechos de aduana propiamente dichos medidas que conllevan onerosos procedimientos administrativos aplicables únicamente a los usuarios de mercancías importadas. Esas medidas podrían entrañar algún tipo de restricción de las importaciones, y supondrían ampliar el ámbito de interpretación del artículo II, al tiempo que se reduce al mínimo o se imposibilita la aplicación del artículo III.
- Por último, tampoco convence a la Argentina el argumento de China de que las medidas están amparadas por la excepción prevista en el apartado d) del artículo XX, porque los efectos restrictivos de las medidas en el comercio internacional impiden a China satisfacer el criterio de "necesidad" con el fin de justificar la aplicación de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

E. DECLARACIÓN ORAL DE AUSTRALIA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

5.76 En lo fundamental, lo que los reclamantes alegan en esta diferencia es que China ha reintroducido cargas interiores y prescripciones administrativas discriminatorias aplicables a las partes de automóviles importadas. La declaración oral de Australia se centra en tres cuestiones cruciales. Primero, la caracterización adecuada de las medidas impugnadas. Segundo, la interpretación del arancel de aduanas de China. Tercero, la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

2. ¿Son las medidas impugnadas medidas en frontera o medidas interiores?

5.77 La principal cuestión objeto de la diferencia sometida a este Grupo Especial es si las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas al artículo II o medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. De la Primera comunicación escrita de China¹⁰⁹ parece desprenderse que su única defensa frente a las alegaciones formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994, el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y la Parte I del Protocolo de Adhesión de China es que las medidas impugnadas son medidas en frontera.

5.78 Los tres reclamantes en esta diferencia han presentado una sección común sobre antecedentes fácticos. Los hechos revelan que las medidas impugnadas imponen cargas y prescripciones administrativas a las partes de automóviles importadas sobre la base del uso de esas partes importadas en la fabricación de vehículos que tiene lugar después de la importación, y no sobre la base del estado del producto cuando se presenta en la frontera. Australia considera que esas partes importadas han

¹⁰⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 169 a 174.

entrado en el comercio y están en libre circulación en China desde el momento en que han atravesado la frontera.

5.79 El compromiso de consolidar los aranceles previsto en el artículo II y la obligación de trato nacional consagrada en el artículo III son dos disposiciones básicas del GATT de 1994. La delimitación entre esas dos disposiciones ya se ha examinado en varios asuntos en el marco del GATT y la OMC. A juicio de Australia, la orientación que ofrecen esos asuntos anteriores, aplicada a los elementos de hecho actuales, lleva a concluir que las medidas de China son medidas interiores y no medidas en frontera. Esos asuntos anteriores también sugieren que el examen del contenido, con preferencia a la forma, debe constituir también un elemento importante del análisis del Grupo Especial en la presente diferencia.

5.80 El artículo III tiene por finalidad velar por que no se apliquen medidas interiores "a los productos importados o nacionales de manera que se proteja la producción nacional". Como señaló el Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, la finalidad del artículo III es que los productos importados "sean tratados de la misma manera que los productos similares de origen nacional; de ser de otro modo se podría conceder una protección indirecta".¹¹⁰

5.81 En *CEE - Piezas y componentes*, un asunto que presenta muchas similitudes de hecho con la presente diferencia, un Grupo Especial del GATT tuvo que determinar si una carga en particular era una medida en frontera o una medida interior.¹¹¹ En aquel asunto, la medida impugnada imponía derechos a productos acabados montados o producidos en las CEE, y no a partes o materiales importados. Al concluir que se trataba de una medida interior, el Grupo Especial del GATT hizo dos observaciones fundamentales.

5.82 En primer lugar, sostuvo que la finalidad de política de la medida, a saber, impedir la elusión del pago de derechos, no era pertinente para determinar si se trataba de una medida en frontera o una medida interior. Lo que sí era pertinente, no obstante, era el que la carga fuera pagadera en el momento o el lugar de la importación o si se recaudaba en el plano interno.

5.83 En segundo lugar, el Grupo Especial del GATT sostuvo que la clasificación de una medida en la legislación nacional como un derecho de aduana, así como su tratamiento análogo al de los derechos de aduana, no era determinante para su caracterización como medida en frontera. De otro modo las partes contratantes podrían frustrar fácilmente el objetivo de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos procedentes de otras partes contratantes sólo es admisible mediante la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos impuestos con motivo de la importación, y no mediante la aplicación de impuestos interiores.

5.84 *Bélgica - Subsidios familiares* es otro asunto en el que un Grupo Especial del GATT constató que el gravamen en cuestión era una medida interior. El hecho de que el gravamen dependiera del uso interno del producto, y de que no se cobrara en el momento de la importación, influyó en esa conclusión.¹¹² En el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, un Grupo Especial del GATT respaldó de nuevo la idea de que una carga, para que constituya una medida en frontera,

¹¹⁰ Informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 11; citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20.

¹¹¹ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 5.4 a 5.8.

¹¹² Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*, párrafo 2.

tiene que recaudarse en el momento de la entrada de las mercancías en el país importador y como condición de esa entrada.¹¹³

5.85 A la luz de esos asuntos, Australia respalda los argumentos del Canadá relativos a la distinción entre las medidas en frontera y las medidas interiores.¹¹⁴ En términos generales, las medidas interiores regulan el comercio interior, mientras que las medidas en frontera regulan el proceso de importación. Las cargas interiores se imponen sobre actividades que tienen lugar dentro del territorio de un Miembro en relación con el comercio interior normal de un producto, mientras que las cargas en frontera se imponen en el momento o el lugar de la importación. Un Miembro no puede, a su libre arbitrio, "considerar" que determinados productos importados no han entrado en su comercio interior, y de ese modo eludir sus obligaciones en materia de trato nacional, como aparentemente ha hecho China en este caso recurriendo a la imposición de una "fianza" a las importaciones en el lugar de importación.

5.86 China ha aducido en esta diferencia que las medidas impugnadas están destinadas a lograr la observancia de su arancel de aduanas y a impedir la elusión de sus consolidaciones arancelarias para los vehículos automóviles.¹¹⁵ Sin embargo, no ha presentado ninguna prueba de una tendencia significativa hacia la comisión de fraudes aduaneros en la industria del automóvil.¹¹⁶ Además, a juicio de Australia, China no ha distinguido efectivamente sus medidas impugnadas de los derechos antielusión objeto del asunto *CEE - Piezas y componentes*.¹¹⁷ En particular, China afirma que la imposición de cargas en frontera después del momento de importación o en un lugar distinto es admisible siempre que la carga contribuya a la satisfacción de una obligación que nació como condición de la importación.¹¹⁸ Las medidas en litigio, supuestamente en un intento por establecer un vínculo con la importación, incluyen una declaración formulada en el momento de la importación. Parece, sin embargo que esa declaración está totalmente centrada en la manera en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en el contenido de una expedición en el momento de la importación. Además, en realidad la carga se aplica después de la fabricación, cuando puede establecerse que un vehículo fabricado contiene un determinado porcentaje de partes importadas. Por consiguiente, a juicio de Australia, la obligación nace en el plano interno, después de que el vehículo ha sido fabricado.

5.87 Australia comparte plenamente la preocupación sistémica de las Comunidades Europeas de que si la elaboración y fabricación de productos tras su importación en el territorio de un Miembro se aceptara generalmente como una etapa intermedia anterior a la clasificación arancelaria, todo el sistema de clasificación arancelaria quedaría privado de sentido.¹¹⁹ Australia comparte además la preocupación sistémica del Japón de que la aceptación de la posición de China reduciría el alcance de las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en el artículo III.¹²⁰ En opinión de Australia, esa interpretación sería incompatible con el objeto y fin tanto del Acuerdo sobre la OMC como del GATT de 1994.

5.88 En resumen, Australia sostiene que las medidas de China en litigio deben caracterizarse como medidas interiores, y son incompatibles con el artículo III del GATT de 1994.

¹¹³ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, párrafos 4.13 a 4.18.

¹¹⁴ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 78 a 86.

¹¹⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafos 3 y 43.

¹¹⁶ Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 2.

¹¹⁷ *Ibid.*, párrafo 19.

¹¹⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafos 49 a 70.

¹¹⁹ Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 140.

¹²⁰ Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 22.

3. ¿Cuál es la interpretación adecuada del arancel de aduanas de China?

5.89 Con todo, si el Grupo Especial determinara que las medidas impugnadas constituyen medidas en frontera, Australia respalda el argumento alternativo de los reclamantes de que las medidas de China infringen el artículo II del GATT de 1994.¹²¹

5.90 Los reclamantes en esta diferencia alegan que las medidas de China impugnadas clasifican las partes de automóviles importadas como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos después de la importación, lo que da lugar a la aplicación de un arancel del 25 por ciento. Aducen que esto infringe el compromiso asumido por China, en el marco del artículo II, de aplicar un arancel del 10 por ciento a las partes de automóviles importadas.¹²² En su defensa frente a esa alegación, China aduce que se ha visto obligada a imponer el arancel del 25 por ciento a las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos para evitar que los países traten de eludir el arancel más elevado importando automóviles desmontados en múltiples expediciones.

5.91 En lo fundamental, lo que China argumenta es que las autoridades aduaneras deben clasificar como un artículo completo cualquier grupo de partes que presente las características esenciales de ese artículo, con independencia de que estén o no estén montadas. China aduce que esto es así con independencia de que un grupo de partes entre en el territorio aduanero en una expedición o en múltiples expediciones.¹²³ Sostiene que la norma de las "características esenciales" establecida en la RGI 2 a)¹²⁴ respalda esa posición.

5.92 Australia no comparte la interpretación de la norma de las "características esenciales" propugnada por China por las siguientes razones.

5.93 En primer lugar, la opinión de China pasa por alto el principio fundamental de que las mercancías siempre se clasifican en el SA sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como se importan y se presentan a la aduana, expedición por expedición. Las intenciones del importador y las diferencias en los tipos del derecho son irrelevantes.

5.94 En segundo lugar, la opinión de China pasa por alto la importancia de las palabras cruciales "éste presente" que figuran en la norma de las "características esenciales". De hecho, esas palabras sólo aparecen una vez en las 83 páginas de la comunicación de China¹²⁵, cuando China cita el texto completo de la norma de las "características esenciales".

5.95 En tercer lugar, Australia observa que China, en su comunicación, alude a la práctica australiana.¹²⁶ A efectos de información del Grupo Especial, cabe señalar que la práctica aduanera australiana por lo que respecta a la norma de las "características esenciales" pone de manifiesto que el valor de las partes, en relación con el valor del producto completo, es irrelevante. Antes bien, lo que se requiere es un examen de la función, finalidad y construcción del producto completo para

¹²¹ Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 207 a 281; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 116 a 122; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 131 a 150.

¹²² Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 280; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 119; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 44.

¹²³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 2.

¹²⁴ Adjunta al Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, de 1983.

¹²⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafo 84.

¹²⁶ *Ibid.*, párrafo 65.

determinar sus características esenciales, y después una evaluación de si las partes, una vez montadas, presentan también esas características esenciales. Podría afirmarse, por ejemplo, que las características esenciales de un vehículo automóvil son el transporte de personas y mercancías mediante la utilización de un motor. Para que un grupo de partes contenidas en una expedición, una vez montadas, puedan clasificarse como un vehículo automóvil, también esas partes deberán presentar esas características esenciales. Si una expedición incluye todas las partes necesarias para formar un vehículo automóvil, salvo el motor mismo, las partes no tendrían las características esenciales de un vehículo automóvil y no podrían clasificarse como tal.¹²⁷

5.96 En cuarto lugar, la opinión de China no está en consonancia con el sentido corriente de los términos de su arancel de aduanas, que prevén una clara separación entre los vehículos automóviles completos y las partes de esos vehículos. A juicio de Australia, esto es contrario al principio de efectividad en la interpretación de los tratados.¹²⁸

5.97 Por consiguiente, en opinión de Australia, y sobre la base de una interpretación adecuada del arancel de aduanas de China, las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

4. Alcance de la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

5.98 China afirma también que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas que son necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.¹²⁹

5.99 Australia, al igual que el Japón¹³⁰ y la Argentina¹³¹ considera que los argumentos de China en el marco del apartado d) del artículo XX no son convincentes. La afirmación de China de que las "medidas impugnadas no tienen efectos restrictivos del comercio internacional, o los tienen en grado mínimo"¹³², no cuadra fácilmente con el material expuesto en la sección común sobre antecedentes fácticos presentada por los reclamantes. Ese material demuestra que las medidas impugnadas tienen efectos en el comercio de los reclamantes. Además, las medidas impugnadas afectan desfavorablemente a la industria australiana de partes y componentes de automóviles.

5.100 Australia observa que China no ha hecho referencia a las prescripciones del preámbulo del artículo XX. Esto es significativo, ya que, según el Órgano de Apelación, la finalidad del preámbulo es evitar "el abuso de las excepciones previstas en el artículo XX".¹³³ Además, en el marco del artículo XX, la carga de la prueba recae sobre China, en cuanto que demandado que invoca una excepción.¹³⁴

5.101 Por consiguiente, Australia sostiene que las medidas de China no pueden acogerse a la protección prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

¹²⁷ *Minister for Industry and Commerce v Zyfert and Collector of Customs for NSW v Putale Pty Ltd*, en el Pleno del Tribunal Federal de Australia.

¹²⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 27.

¹²⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 201 a 214.

¹³⁰ Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 49 a 56.

¹³¹ Comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafos 28 a 36.

¹³² Primera comunicación escrita de China, párrafo 213.

¹³³ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116.

¹³⁴ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

F. DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

5.102 La presente diferencia plantea varias cuestiones de interés sistémico para todos los Miembros de la OMC. En esta declaración oral, el Brasil expone algunas ideas sobre lo que a su juicio es una cuestión interpretativa crucial sometida a la consideración del Grupo Especial, a saber, cómo debe el Grupo Especial caracterizar, en el marco de la normativa de la OMC, la Orden N° 8, el Decreto N° 125 y el Aviso N° 4 de China. En otras palabras, ¿son las medidas en litigio "medidas en frontera", que han de examinarse con arreglo al artículo II del GATT de 1994, o "medidas interiores", que han de examinarse en el marco del artículo III del GATT de 1994?

5.103 El Brasil observa que las partes en esta diferencia han dado respuestas distintas a esa pregunta. Por el momento, el Brasil no expresa opinión alguna sobre la caracterización adecuada de las medidas en litigio. No obstante, y teniendo en cuenta la importancia de la distinción entre las disciplinas del artículo II y el artículo III del GATT de 1994, el Brasil destaca algunos aspectos cruciales de las diferencias entre esos artículos.

5.104 El artículo II impide a los Miembros otorgar a los productos importados un trato menos favorable que el fijado en su Lista de concesiones. Como ha confirmado el Órgano de Apelación, "en virtud del párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994, las Listas forman parte integrante del GATT de 1994. Por consiguiente, las concesiones previstas en esa Lista son parte de los términos del tratado".¹³⁵ Además, esas Listas "representan ... un acuerdo común entre todos los Miembros".¹³⁶ Habida cuenta de que reflejan el equilibrio de concesiones negociado por los Miembros, como afirmó el Grupo Especial en el asunto *CE - Trozos de pollo*¹³⁷, las Listas no deben ser objeto de modificaciones unilaterales sin una compensación adecuada. Por consiguiente, los Miembros no pueden otorgar al comercio de otros Miembros un trato menos favorable que el fijado en la Lista pertinente. En contraste, el artículo III del GATT de 1994 establece expresamente la obligación de no discriminar entre los productos nacionales y los importados después de "abonados los derechos de aduana correspondientes" a estos últimos.¹³⁸ Con arreglo al artículo III, los Miembros están facultados para modificar sus reglamentos nacionales siempre que respeten las obligaciones que les corresponden en materia de no discriminación.

5.105 Para determinar si las medidas están sujetas al artículo II o al artículo III del GATT de 1994, un grupo especial tiene que atribuir sentido al distinto alcance de esos artículos. El Brasil sostiene que el Grupo Especial, para hacerlo, debe tener en cuenta la condición de la que depende la imposición de las medidas. En ese sentido, la caracterización de una medida como medida "en frontera" o "interna" dependerá muy probablemente del hecho que active su aplicación. A efectos sintéticos, el Brasil aludirá en general a ese hecho como el "hecho imponible".

5.106 La primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, que se aplica a los "derechos de aduana propiamente dichos", alude a "los productos ... *al ser importados*".¹³⁹ La segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II alude a "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase *aplicados a la importación o con motivo de ésta*".¹⁴⁰ Esos textos reflejan la idea de que el hecho imponible que da

¹³⁵ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84.

¹³⁶ *Ibid.*, párrafo 109.

¹³⁷ Informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.320.

¹³⁸ Informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 11; citado con aprobación por el Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20.

¹³⁹ Párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

¹⁴⁰ *Ibid.*

lugar a la aplicación de un "derecho de aduana propiamente dicho" es la *importación* de un producto. De manera análoga, la referencia a "los demás derechos o cargas de cualquier clase" en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II establece una relación entre el hecho imponible y el acto de importación.

5.107 En contraste con un derecho de aduana u otra carga en el sentido del artículo II del GATT de 1994, un impuesto u otra carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III se aplica a los productos que han sido "*importados* en el [territorio] de cualquier otra parte contratante".¹⁴¹ Por tanto, el hecho imponible, en el sentido del párrafo 2 del artículo III, no es el acto de importación. Lo mismo cabe decir del hecho activador en el caso de las medidas que afectan al comercio interior sujetas a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo III.

5.108 En consecuencia, y dado que el hecho imponible es el criterio crucial para determinar si las medidas en litigio están sujetas al artículo II o al artículo III del GATT de 1994, el Grupo Especial tendrá que determinar si la condición para la aplicación de las medidas es la importación de productos o, por el contrario, el uso de esos productos dentro de China. A juicio del Brasil, la caracterización del hecho imponible en la legislación nacional es pertinente, pero no decisiva para su caracterización en el marco de la normativa de la OMC.

5.109 Al evaluar el hecho imponible a efectos de la normativa de la OMC, algunos de los elementos de las medidas destacados por las partes y los terceros podrían ayudar al Grupo Especial. En opinión del Brasil, esos elementos incluyen los siguientes: i) la identidad de la persona obligada a pagar la carga impuesta por las medidas (es decir, el importador o el fabricante); ii) la condición de productos en "régimen de depósito" en contraste con la condición de productos "en libre circulación" de las mercancías dentro de China; iii) el momento en que se recaudan los derechos; iv) el organismo o las autoridades a quienes compete la administración de las medidas; y v) el título o la definición jurídica de las medidas tal como se caracterizan en la legislación de China. Al examinar éstos y otros elementos pertinentes, el Grupo Especial debe analizarlos en su contexto adecuado y a la luz de las disposiciones pertinentes del GATT y la legislación de China.

5.110 En resumen, el Brasil estima que el Grupo Especial deberá, como cuestión preliminar, decidir si las medidas impugnadas han de examinarse en el marco del artículo II o del artículo III del GATT de 1994. Tras resolver esa cuestión, el Grupo Especial examinaría las pruebas y los argumentos sustantivos presentados por las partes y los terceros en relación con las disposiciones de la OMC que considere pertinentes.

G. DECLARACIÓN ORAL DEL JAPÓN EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Argumento

- a) Argumentos relacionados con el informe del Grupo Especial del GATT sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*

5.111 Desearíamos, en primer lugar, abordar algunos aspectos del argumento de China sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*, ampliando los argumentos presentados en nuestra comunicación escrita.

¹⁴¹ Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

5.112 Como se señala en nuestra comunicación escrita, lo que estaba en litigio en *CEE - Piezas y componentes* era un reglamento de las CE para impedir la elusión de los derechos antidumping. China afirma que hay dos razones por las que no procede apoyarse en *CEE - Piezas y componentes*.¹⁴² En primer lugar, la medida en litigio en *CEE - Piezas y componentes* era distinta de las medidas chinas de que se trata.¹⁴³ En segundo lugar, en *CEE - Piezas y componentes* se interpretó que el artículo II del GATT de 1994 incluía las cargas que se imponen "por el hecho de que" tenga lugar la importación, pero no se constató que las cargas que se recaudan después de la importación están necesariamente excluidas. China afirma además que se considera que las cargas se imponen "por el hecho de que" tenga lugar la importación siempre que "guarden una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida".¹⁴⁴ El Japón desea hacer algunas observaciones sobre esas declaraciones de China.

5.113 En primer lugar, China aduce que la administración de las medidas pertinentes es distinta del procedimiento identificado por el Grupo Especial en *CEE - Piezas y componentes*. Con arreglo a las medidas, aduce China, primero realiza una investigación previa, y después, tras la investigación previa, el importador está obligado a declarar si las partes importadas se utilizarán para montar un modelo de vehículo. Dado que la declaración del importador se hace en el momento de la importación, y dado que esa importación está garantizada por la constitución de una fianza, China considera que los derechos se imponen condicionados a la entrada de mercancías en China.¹⁴⁵

5.114 Como se indica en nuestra comunicación, el hecho de que una medida requiera alguna actuación en el momento de la importación no significa que la medida sea por ello una medida en frontera.¹⁴⁶ La declaración que los importadores tienen que hacer en virtud de las medidas pertinentes se centra en lo que sucede después del momento de la importación. Dicho de otra manera, la declaración se basa en el contenido del vehículo completado después de que haya sido fabricado y montado en China, no en el contenido de una expedición específica al ser importada.

5.115 Tampoco el hecho de que las partes de automóviles pertinentes estén en depósito bajo fianza respalda el argumento de China. En *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial afirmó claramente que "el hecho de que la CEE considere que las piezas y materiales sujetos a derechos antielusión no están 'en libre práctica' no permite ... llegar a la conclusión que los derechos antielusión se perciben 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II".¹⁴⁷ Por consiguiente, la explicación que China da de las medidas en litigio no las diferencia significativamente de las medidas objeto del asunto *CEE - Piezas y componentes*, y no respalda la alegación de China de que las medidas están sujetas al artículo II del GATT de 1994.

5.116 En segundo lugar, China afirma que como la carga impuesta en virtud de la medida pertinente guarda "una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida", "las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II".¹⁴⁸

¹⁴² Primera comunicación escrita de China, párrafo 51.

¹⁴³ *Ibid.*, párrafo 52.

¹⁴⁴ *Ibid.*, párrafo 67.

¹⁴⁵ *Ibid.*, párrafo 60.

¹⁴⁶ Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 16.

¹⁴⁷ Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

¹⁴⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafos 67 y 68.

5.117 Aparentemente, esto no es sino un intento de aducir que cuando algo está clasificado en el plano nacional como una norma aduanera debe considerarse que la imposición de cargas en virtud de esa norma está regulada por el artículo II. Sin embargo, el hecho de que un Miembro de la OMC trate determinadas medidas como "prácticas aduaneras" a efectos administrativos o reglamentarios nacionales en nada afecta a la cuestión de si las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II o del artículo III del GATT de 1994. Es más, el asunto *CEE - Piezas y componentes* demuestra que a los efectos de un análisis en el marco del GATT de 1994 no todas las medidas adoptadas por las "autoridades aduaneras" son necesariamente medidas en frontera.

5.118 Lo mismo cabe decir por lo que respecta a la afirmación de China de que hay prácticas generalizadas de Miembros de la OMC que respaldan sus argumentos. El Japón observa que las prácticas nacionales de esos Miembros no son determinantes de si las cargas impuestas en virtud de una medida están reguladas por el artículo II o por el artículo III del GATT de 1994. Es más, muchas de esas prácticas pueden constituir reglamentaciones internas y no medidas en frontera, al igual que la medida en litigio en *CEE - Piezas y componentes*. El criterio concerniente a los artículos II y III es un criterio autónomo, cuyo resultado no está determinado por la decisión de los Miembros de tratar las medidas, a efectos reglamentarios o administrativos nacionales, como "medidas aduaneras" o como "reglamentaciones internas".

5.119 Además, las medidas de China no son comparables a las demás medidas a las que China alude. Las medidas de China tienen un alcance muy amplio. Por ejemplo, los fabricantes extranjeros con sede en China están obligados a pagar "derechos de aduana" aunque compren partes en el mercado interior chino a proveedores que hayan importado anteriormente las partes.

5.120 Por las razones expuestas más arriba y en nuestra Primera comunicación escrita, el Japón solicita respetuosamente al Grupo Especial que constate que las medidas en litigio operan como medidas interiores e imponen cargas sujetas a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

b) Las medidas impugnadas infringen el Acuerdo sobre las MIC

5.121 El Japón está de acuerdo con el argumento de las CE de que las medidas de que se trata son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC.

5.122 China alega que los reclamantes no han demostrado que las medidas son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC, porque las medidas no son medidas interiores.¹⁴⁹ El Japón opina, a ese respecto, que las medidas deben examinarse en el marco del Acuerdo sobre las MIC.

5.123 En el asunto *Indonesia - Automóviles* el Grupo Especial indicó que para establecer la existencia de una infracción del Acuerdo sobre las MIC era preciso demostrar dos elementos: en primer lugar, la existencia de una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio (MIC) y, en segundo lugar, la incompatibilidad de la MIC con el artículo III o el artículo XI del GATT de 1994. En particular, por lo que respecta al segundo elemento, el preámbulo de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC dice lo siguiente:

¹⁴⁹ Véase *ibid.*, párrafo 172.

"Las MIC incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 comprenden las que sean obligatorias o exigibles en virtud de la legislación nacional o de resoluciones administrativas, o cuyo cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja, y que prescriban:

- a) la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos determinados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local;"

5.124 Es importante destacar que la lista ilustrativa estipula que i) si el cumplimiento de las MIC de que se trate es necesario para obtener una ventaja, y ii) las MIC incluyen prescripciones de contenido nacional, las MIC son "*incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994*". El Japón considera que las medidas satisfacen todas esas condiciones, y que en consecuencia infringen el Acuerdo sobre las MIC.

5.125 En primer lugar, como se indicaba en nuestra comunicación, varias disposiciones de la Orden N° 8 demuestran que el objetivo de las medidas es ayudar a la naciente rama de producción de automóviles de China y protegerla, así como establecer incentivos para que los fabricantes ubiquen en China una proporción creciente de su base de suministro y fabricación.¹⁵⁰ La Orden N° 8 y sus medidas de aplicación son, por consiguiente, MIC en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre las MIC.

5.126 En segundo lugar, por lo que respecta a las ventajas, el Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles* constató que "no cabe duda de que la aplicación de derechos de tipo inferior constituye una 'ventaja' en el sentido de la introducción de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC"; debido a ello, el Grupo Especial constató que las medidas adoptadas por Indonesia estaban comprendidas entre las MIC.¹⁵¹ Las medidas de China también prevén la aplicación de tipos del derecho más bajos, del 10 por ciento, a las partes de automóviles que satisfacen determinados criterios, en lugar del 25 por ciento aplicable a las que no lo satisfacen. Es evidente que las medidas de China están comprendidas entre las MIC.

5.127 Por último, las medidas requieren que, para obtener la ventaja, "el precio total de los componentes importados represente como máximo un 60 por ciento".¹⁵² Esa prescripción está claramente comprendida entre las prescripciones de contenido nacional a que alude el párrafo 1 a) de la *lista ilustrativa*, que hace referencia a "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional ... como proporción del ... valor de su producción local".

2. Conclusión

5.128 Por las razones expuestas más arriba y en nuestra comunicación escrita, la defensa que China hace de sus medidas debe rechazarse. Las medidas "antielusión" de China, sin precedentes y de amplio alcance, tendrían, si se aceptaran, un efecto paralizador en el comercio internacional. Especialmente amenazado estaría el comercio de productos de tecnología más avanzada compuestos por múltiples partes. En consecuencia, el Japón solicita respetuosamente al Grupo Especial que confirme las alegaciones de los reclamantes.

¹⁵⁰ Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 51.

¹⁵¹ Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.89.

¹⁵² Artículo 21 del Decreto N° 125.