

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS339/R/Add.2
WT/DS340/R/Add.2
WT/DS342/R/Add.2
18 de julio de 2008

(08-3277)

Original: inglés

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

Informes del Grupo Especial

Addendum

El presente addendum contiene los anexos B, C, D y E de los informes del Grupo Especial que llevan las firmas WT/DS339/R, WT/DS340/R y WT/DS342/R. El anexo A figura en el addendum 1.

ANEXO B

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

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 B-1¹

RESPUESTAS DE LA ARGENTINA A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL

13. La Argentina considera que no es "apropiado establecer un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping o compensatorios" (párrafo 20 de la Comunicación escrita de la Argentina). Parece que la Argentina formula este argumento en relación con el debate sobre la "práctica ulteriormente seguida" en el marco de las alegaciones relativas al artículo II.

- a) (Argentina) Habida cuenta de su declaración *supra*, ¿ven alguna utilidad en las constataciones de la decisión del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*, citadas por las partes en sus comunicaciones escritas, para la cuestión de la caracterización de las medidas?**

El informe del Grupo Especial del asunto *CEE - Piezas y componentes* podría ser de utilidad para el Grupo Especial en este caso, ya que China utiliza las incompatibilidades señaladas por el Grupo Especial con respecto a las normas contra la elusión de derechos antidumping de la CEE para demostrar que las medidas chinas son similares a las medidas contra la elusión de la CEE revisadas y no a las que fueron sometidas al Grupo Especial del GATT. Sin embargo, aun cuando el Grupo Especial considere que corresponde tener en cuenta el asunto *CEE - Piezas y componentes* y analice si las medidas revisadas de la CEE son similares a las de China, la Argentina considera que las incompatibilidades señaladas por el Grupo Especial se reflejan en la forma en que se aplican las medidas de China, en especial el Decreto N° 125.

China argumenta que "la medida antielusión revisada de las CE aplica el derecho antidumping a las partes y componentes *como condición para su importación*".² China afirma que, debido a la declaración efectuada por el importador en el momento de la importación, la obligación del importador de pagar el arancel aplicable a los automóviles para aquellas partes y componentes que tienen las características esenciales de un automóvil completo es una condición a la cual se sujeta la entrada de las mercancías en China.³ China argumenta que "al igual que las medidas contra la elusión revisadas de la CEE, las medidas en litigio imponen derechos condicionados a la entrada de las mercancías en China, y por ello son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT".⁴

Sin embargo, y como ya se ha explicado en las comunicaciones escritas, no solamente de la Argentina, sino de otros Miembros, las medidas en litigio aplican una carga tributaria a las autopartes según que se incorporen o no, después del proceso de fabricación, en vehículos completos que no poseen suficiente contenido nacional. Las medidas imponen la carga a las autopartes como si fueran automóviles completos, no en el momento de la importación ni condicionándola a la importación de dichas partes, sino que la carga se aplica después de la verificación y dependiendo de si estas partes importadas han sido ensambladas junto con otras partes importadas conformando en su totalidad un "vehículo completo presuntivo", conforme a la descripción del artículo 21 del Decreto N° 125.

¹ El anexo B-1 contiene la respuesta de la Argentina a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la primera reunión sustantiva. Este texto fue presentado por la Argentina inicialmente en español.

² Primera comunicación escrita de China, párrafo 58.

³ *Ibid.*, párrafo 60.

⁴ *Ibid.*, párrafo 61.

Es decir, si se considerase pertinente respecto de esta diferencia lo resuelto por el Grupo Especial en el asunto *CEE - Partes y componentes*, el Grupo Especial aun así podría comprobar que las incompatibilidades señaladas en las medidas contra la elusión originalmente aplicadas por la CEE también pueden encontrarse en las medidas de China en litigio.

16. En el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las medidas de la Argentina contra la elusión de los derechos antidumping y compensatorios. ¿Puede la Argentina confirmar si estas medidas siguen en vigor y dar más detalles sobre ellas, y señalar en particular los elementos que las distinguen de las medidas chinas en cuestión?

La norma citada en la Primera comunicación escrita de China, a saber, el Decreto 1088/2001 de 28 de agosto de 2001, publicado en el Boletín Oficial el 30 de agosto de 2001, no se encuentra vigente, conforme a la modificación introducida por el Decreto 421/2002 de 5 de marzo de 2002, publicado en el Boletín Oficial de 8 de marzo de 2002. Ambos Decretos fueron notificados a la OMC. Por lo tanto, el Decreto que reglamenta los procedimientos de investigación en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias y el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio es el Decreto 1326/98.

Los derechos antidumping y compensatorios, según corresponda, se aplican además de todos los demás tributos vigentes aplicables a la respectiva importación, los cuales continúan sujetos a su régimen legal propio. Se rigen supletoriamente por las normas aplicables a los derechos de importación.

El tratamiento de las prácticas elusivas se desarrolla teniendo como base los principales antecedentes reunidos en la investigación cuya medida se elude, formando a tal efecto un incidente por separado, en el cual se da intervención a las partes interesadas en el mismo.

El Ministro de Economía resuelve en tales casos si corresponde ampliar los derechos antidumping o compensatorios que se aplican a las importaciones de productos similares o a partes de los mismos, procedentes del mismo origen investigado o terceros orígenes, según sea el caso.

Lo que diferencia las medidas argentinas de las medidas chinas es que las primeras se aplican de la misma forma en que se aplica un derecho antidumping o compensatorio, es decir, en el momento de la importación. La aplicación de las medidas contra la elusión de la Argentina no depende del grado de contenido nacional o importado que tenga el producto final. Por otra parte, conforme a las normas chinas, si un productor nacional compra autopartes a un proveedor nacional que a su vez las importó, ese productor queda sujeto al arancel aplicable a los vehículos completos, mientras que las medidas contra la elusión se aplican al momento de la importación. Del mismo modo, si el productor chino decide agregar piezas importadas a las declaradas previamente, debe abonar una diferencia de tributos con arreglo a las normas chinas (artículo 20 del Decreto N° 125). Esto último no está previsto en la normativa contra la elusión de la Argentina.

Conforme a las normas contra la elusión de la Argentina, se realiza un incidente que se tramita junto con el expediente de investigación de la medida antidumping o compensatoria que se está eludiendo. Si se corrobora que existe una práctica elusiva, el derecho antidumping o compensatorio se amplía; pero, al igual que los derechos antidumping o compensatorios, éstos se suman a todos los demás tributos vigentes respecto de la importación considerada, que siguen sujetos a su respectivo régimen legal. Es decir, se aplican en el momento de la importación y no dependiendo de un proceso de fabricación posterior, como las medidas chinas en litigio.

17. En los párrafos 15 y 16 de su Comunicación escrita, ustedes afirman que el artículo 29 del Decreto N° 125 da a entender que existe una "etapa de importación" en el procedimiento previsto en las medidas. Da a entender además que, después de esa "etapa", todas las otras cargas que se perciban ya no se podrían considerar medidas en frontera. Sírvanse explicar este argumento.

El argumento de la Argentina en estos párrafos se refiere a que, contrariamente a lo que sostiene China, las medidas en litigio no son derechos de aduana, ya que el arancel aplicable a los vehículos completos se aplica a las autopartes, no en el momento de su importación, sino en una etapa posterior, cuando el proceso de fabricación ha concluido. Esto es aún mas evidente en el caso previsto en el artículo 29, cuando las autopartes importadas por un proveedor que en el momento de importarlas (la "etapa de importación") abonó el derecho de importación correspondiente, son adquiridas después por un fabricante para utilizarlas en la fabricación de un automóvil. Si en la fabricación dichas partes importadas son ensambladas junto con otras utilizadas por el fabricante, éstas podrían ser consideradas "vehículos completos presuntivos". En consecuencia, las partes vendidas por el proveedor y utilizadas por el fabricante están sujetas a una nueva carga tributaria según cuál sea su destino después de la importación. Contrariamente a lo que afirma China, esta carga tributaria no está sujeta ni condicionada a la importación de las autopartes, sino que la carga tributaria adicional depende del uso final que se les asigne en la fabricación. Es decir, la condición para la aplicación de la carga tributaria aplicable a vehículos completos depende de un proceso que se realiza en el país después de la entrada del producto al territorio chino, y una vez que las autopartes importadas han sido incluidas en la fabricación de un vehículo considerado "vehículo completo presuntivo" por las mismas autoridades chinas. Por ello, las medidas en litigio como tales no pueden considerarse medidas de frontera, como lo afirma China.

ANEXO B-2

RESPUESTAS DE AUSTRALIA A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL

I. PREGUNTAS A TODOS LOS TERCEROS

1. Observamos que, en el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las reglamentaciones antidumping de determinados terceros:

- a) ¿Tienen en vigor actualmente, o han tenido alguna vez en vigor, medidas contra la elusión de i) los derechos antidumping y/o ii) los derechos de aduana propiamente dichos? En caso afirmativo, sírvanse explicar en forma detallada su medida (incluyendo citas de leyes o reglamentos que rijan la aplicación de esas medidas) y si se trata de una medida en frontera o interior en el sentido de los artículos II y III del GATT.

No.

- b) ¿Tienen conocimiento de medidas de ese tipo mantenidas por otros Miembros de la OMC?

Australia prefiere no comentar las medidas que mantienen otros Miembros de la OMC en relación con esta diferencia, en que las medidas en litigio son medidas de China.

2. ¿Tienen líneas arancelarias significativamente diferentes para un producto "completo" determinado y para las "partes y componentes" de éste?

El Sistema Armonizado exige por lo general que las partes y los productos completos se clasifiquen en distintas subpartidas, en algunos casos dentro de la misma partida o capítulo, otras veces en partidas y capítulos diferentes. En Australia, los tipos de derechos para los automóviles completos y las partes de automóviles son los mismos. Los tipos de derechos aplicables a los productos completos y a sus partes difieren en muchos casos, pero por lo general no se diferencian en grado significativo.

En caso afirmativo, sírvase indicar cómo fijaría y percibiría su autoridad aduanera derechos de aduana propiamente dichos en relación con lo siguiente:

- a) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un producto completo destinado a la venta en el mercado interno;

Si las partes incluidas en determinado envío o en múltiples envíos (es decir, en una serie de ellos) constituyeran un producto no acabado o sin montar que tuviera las características esenciales del producto completo, esas partes se clasificarían, y se fijarían sus derechos de aduanas propiamente dichos, como un producto completo. Las partes sobrantes de ese envío se clasificarían, y se fijarían sus derechos de aduana propiamente dichos, como partes. Lo mismo se haría con las partes de los

demás envíos. La identidad del importador, ya se trate de un proveedor o de un fabricante, no influye en absoluto en la clasificación de los productos.¹

- b) las "partes y componentes" que entren en su territorio en un solo envío y sean importados por el propio fabricante y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;

Si las partes incluidas en determinado envío o en múltiples envíos (es decir, en una serie de ellos) constituyeran un producto no acabado o sin montar que tuviera las características esenciales del producto completo, esas partes se clasificarían, y se fijarían sus derechos de aduanas propiamente dichos, como un producto completo. Las partes sobrantes de ese envío se clasificarían, y se fijarían sus derechos de aduana propiamente dichos, como partes. La identidad del importador, ya se trate de un proveedor o de un fabricante, no influye en absoluto en la clasificación de los productos.

- c) las "partes y componentes" que entren en su territorio en múltiples envíos y sean importados por un fabricante/proveedor de partes y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;

Véase la respuesta 2 a) *supra*.

- d) las "partes y componentes" que entren en su territorio en un solo envío y sean importados por un fabricante/proveedor de partes y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno.

Véase la respuesta 2 b) *supra*.

En cada una de las situaciones hipotéticas expuestas *supra*, ¿cambiaría la fijación y percepción de derechos respecto de las "partes y componentes" si estos productos importados constituyeran el 100 por ciento de las "partes y componentes" necesarios para montar el "producto completo"? ¿Cambiarían sus respuestas respecto de las situaciones hipotéticas referentes a múltiples envíos expuestas *supra* en función de las diferencias en el momento de llegada de los envíos en cuestión?

El hecho de que los productos importados correspondan al 100 por ciento de las partes necesarias para montar el "producto completo" no modificaría las respuestas a los puntos a) a d) *supra*. No se tendría en cuenta si los productos importados serán o no montados en Australia para constituir un producto completo sin ningún contenido nacional. Por otra parte, las modificaciones relativas al momento de llegada de los múltiples envíos no modificarían las respuestas a los puntos 2 a) y c) *supra*.

3. En su país, ¿en qué momento formulan las autoridades aduaneras una determinación acerca de cuándo un conjunto de partes no puede y/o no debe distinguirse del artículo completo que están destinadas a formar? ¿Cómo interpreta su oficina de aduanas, en relación con lo

¹ Esta respuesta no comprende la situación especial de los envíos fragmentados. Australia tiene en la actualidad disposiciones que permiten clasificar los envíos fragmentados, en circunstancias limitadas, como un único artículo. Véase la respuesta a la pregunta 4 *infra*.

anterior, la expresión "*as presented*" ("éste presente") que figura en la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas del SA?

De conformidad con el Sistema Armonizado, las autoridades aduaneras de Australia realizan esa determinación en el momento de la importación. Con arreglo a la Regla 2 a) de las *Reglas generales para la Interpretación del Sistema Armonizado* (la regla de las "características esenciales"), las partes sólo pueden clasificarse como productos completos cuando se presentan con las características esenciales del producto completo. Las autoridades aduaneras de Australia interpretan esto como una referencia al producto importado.

4. Sírvanse formular observaciones sobre la afirmación hecha por China en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita y en el párrafo 13 de su Declaración oral en relación con la decisión confirmada de la OMA respecto de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas. En particular, sírvanse aclarar el valor jurídico de la decisión de la OMA e indicar si es vinculante para las partes en la OMA.

Australia considera que la afirmación de China que figura en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita² no corresponde cabalmente a la decisión del Comité del Sistema Armonizado de la OMA (el "Comité") acerca de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas. El pasaje citado por China en relación con los envíos fragmentados es un *obiter dictum* que se planteó en relación con una decisión del Comité sobre la interpretación de la frase "artículos presentados incluso incompletos o sin terminar". El verdadero propósito de la decisión citada consiste en aclarar que, a los efectos de la interpretación de la Regla 2 a), no corresponde tener en cuenta la complejidad del método de montaje.

A juicio de Australia, la decisión citada no es jurídicamente vinculante para las partes en la OMA. El Comité establecido en virtud del Convenio del Sistema Armonizado está formado por representantes de todas las partes contratantes y cumple la función de preparar recomendaciones, dictámenes, notas explicativas y decisiones.³ El 30 de junio de 2001, la OMA publicó una *Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera sobre la aplicación de las decisiones del Comité del Sistema Armonizado*⁴ en la que se recomendaba que las decisiones del Comité adquirieran carácter vinculante para las partes a menos que éstas notificasen al Secretario General, dentro de un plazo de 12 meses, su imposibilidad de cumplirlas. Sin embargo, las recomendaciones de la OMA no son jurídicamente vinculantes para las partes en ella a menos que las acepten.⁵ Además, la decisión mencionada en el párrafo 160 de la comunicación escrita de China fue concertada en noviembre de 1995, antes de que ninguna de las partes hubiera podido aceptar la Recomendación citada. Por consiguiente, las partes no están obligadas por la decisión de 1995 del Comité respecto de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas.

Dado que en la decisión se plantea la cuestión de los envíos fragmentados, puede resultar útil resumir brevemente la práctica de Australia a ese respecto. Australia considera que los envíos fragmentados comprenden las mercancías fragmentadas en dos o más envíos, todos los cuales llegan a la frontera al mismo tiempo. No significa múltiples envíos que llegan en momentos diferentes. Por lo

² La respuesta de Australia a esa pregunta se basa exclusivamente en el párrafo 160 de la Primera comunicación escrita de China, ya que Australia no conoce el párrafo 13 de la declaración oral de China.

³ Artículo 7 b) del *Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías*.

⁴ <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/recapple.htm>.

⁵ Australia adoptó esta recomendación en 2001.

general, los envíos fragmentados se utilizan para transportar mercancías demasiado voluminosas para su transporte en un único envío.

5. ¿Cómo debería interpretarse la Regla 2 a) a la luz de la decisión citada en la pregunta precedente?

Como se señaló antes, Australia considera que la decisión sólo se refiere a las mercancías que han sido importadas en diversos envíos y que llegan al mismo tiempo, y no a los envíos múltiples que llegan en momentos diferentes. Por consiguiente, la decisión del Comité del Sistema Armonizado tiene alcance limitado y su repercusión en la interpretación de la Regla 2 a) es mínima.

La Decisión no permite que las partes en la OMA utilicen supuestos "envíos fragmentados" con el fin de eludir la regla de las características esenciales (Regla 2 a)) para tratar de modificar los compromisos contraídos en sus listas arancelarias. Tal interpretación sería contraria al principio fundamental de la OMA y del Sistema Armonizado, que consiste en crear armonía y previsibilidad en la aplicación de los aranceles.

6. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China según la cual la *Nota VII de las Notas explicativas* de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas es pertinente para trazar la línea divisoria entre los artículos completos y las partes de esos artículos (párrafo 100 de la Primera comunicación escrita de China).

Australia señala que las *Notas explicativas*, a diferencia de las *Reglas Generales Interpretativas del Sistema Armonizado*, no figuran en anexo del Convenio del Sistema Armonizado y no forman parte integrante del Convenio. Las *Notas explicativas* son meramente orientadoras para la interpretación del Sistema Armonizado. No modifican el sentido corriente de los términos de éste.

Australia considera que la Nota VII de las *Notas explicativas*, correspondiente a la Regla 2 a), no hace más que confirmar que, una vez aplicada la regla de las "características esenciales", las partes importadas en exceso de las necesarias para formar el artículo completo deben clasificarse separadamente, como partes. La Nota VII no significa, como sugiere China, que las partes sólo pueden clasificarse como partes cuando no se importan con el propósito de montar con ellas un artículo completo.

7. ¿Podrían diferentes aspectos de las medidas impugnadas considerarse unos medidas interiores y otros medidas en frontera? En otras palabras, ¿podría una parte de las medidas ser una medida en frontera al tiempo que la otra es una medida interior? En caso afirmativo, sírvanse indicar qué parte específica está relacionada con una medida en frontera y qué parte con una medida interior. ¿Qué factores tomarían en consideración para formular una determinación de esa índole?

Australia no considera que, en las circunstancias de esta diferencia, una parte de las medidas impugnadas pueda ser una medida en frontera al tiempo que otra es una medida interior.

8. A su juicio, si las medidas se consideraran medidas en frontera, ¿seguiría el Grupo Especial obligado a abordar las alegaciones formuladas por los reclamantes en el marco del artículo III del GATT y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC?

No. A este respecto, Australia señala las observaciones del Órgano de Apelación sobre el principio de economía procesal expuestas en *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*.⁶

9. ¿Cuál es la diferencia entre una carga aplicada "a la importación" y una carga aplicada "con motivo de [la importación]" en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT? ¿Qué pertinencia tiene esta diferencia, si tiene alguna, para el caso que nos ocupa?

A juicio de Australia, la expresión "a la importación o con motivo de ésta" representa una obligación colectiva e intervencional que no es divisible en sus partes constitutivas. De cualquier modo, puesto que Australia considera que las medidas de China que se encuentran en litigio son medidas interiores, cualquier supuesta diferencia carece de importancia en este caso.

10. Con respecto a las palabras "al ser importados en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ¿deben entenderse como una referencia al momento de la presentación en la frontera o a algún momento posterior? Si se trata de un momento posterior, ¿debería determinarse la carga que se fijara sobre la base del estado de los productos al ser presentados en la frontera o sobre la base de su inclusión, tras su entrada, en un producto terminado?

A juicio de Australia, la frase "al ser importados en el territorio" se refiere al momento de presentación del producto en la frontera.

11. ¿Hay una definición formal de CKD y SKD en relación con su Lista específica o, de modo más general, en alguna ley o reglamento pertinente? Si la hay, sírvanse facilitarla. Si no, ¿cuál es, en su opinión, el significado de estos dos términos? ¿Cómo se clasifican los juegos de piezas CKD y SKD en su país?

No. En opinión de Australia, los juegos de piezas completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD) se refieren habitualmente a artículos completos en lo sustancial, que han sido divididos en partes simples (CKD) o parcialmente montadas (SKD). Las partes menores, como las baterías, parabrisas o neumáticos, muchas veces pueden omitirse; pero, una vez hecho el montaje, se crea un artículo que está completo en lo sustancial. En Australia, los juegos de piezas "CKD y "SKD" se consideran generalmente artículos sueltos que, si se realiza su montaje, tienen las características esenciales del artículo completo. Por consiguiente, se clasifican en general como el artículo completo, de conformidad con la Regla 2 a).

12. (Todas las partes) Las Comunidades Europeas explican en el párrafo 262 de su Primera comunicación escrita que una situación prevista en el párrafo 2 a) del artículo 21 del Decreto N° 125, a saber, la importación de un motor y una carrocería juntos, dista mucho de las categorías previstas en la Lista de China examinadas a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87, con arreglo a las cuales los vehículos incompletos o sin terminar pueden clasificarse con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presenten ya las características esenciales.

a) ¿Consideran que los dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 se ajustan a alguno de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto N° 125?; y

⁶ *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, WT/DS276/AB/R, párrafo 133.

Australia admite que los criterios establecidos en el párrafo 1 del artículo 21 del Decreto N° 125 respecto de los juegos de piezas CKD y SKD completos, en caso de que se presenten a la aduana como tales en el momento de la importación, harían por lo general que se considerase que tienen las características esenciales del producto completo y, por consiguiente, se clasificaran como productos completos con arreglo a la Regla 2 a). Sin embargo, Australia no acepta que los productos que cumplen los demás criterios del artículo 21 del Decreto N° 125 se consideren automáticamente dotados de las características esenciales de los automóviles. Ello, en última instancia, dependería de cuáles partes o conjuntos son exactamente los que se incluyen, y cuáles no.

- b) En su opinión, ¿qué otros productos de partes de automóviles, distintos de los mencionados en las Consideraciones generales del Capítulo 87, podrían considerarse "vehículos incompletos o sin terminar que presentan ya las características esenciales de los vehículos completos o terminados"? Sírvanse explicar su respuesta indicando ejemplos concretos.**

Australia no considera posible presentar una lista exhaustiva de las configuraciones que tendrían las características esenciales de un automóvil. Esa determinación tiene que hacerse caso por caso teniendo en cuenta todos los hechos y circunstancias pertinentes. Sin embargo, Australia está en condiciones de proponer las siguientes observaciones con carácter de ilustración. Es preciso que existan partes suficientes para montar una máquina que tenga más de dos ruedas conectadas por algún tipo de eje impulsado por alguna fuerza motriz, y muy probablemente contemple la presencia de un conductor. La falta de un parabrisas, espejos o parachoques no sería insalvable respecto de la determinación de que la configuración tiene las características esenciales de un automóvil. En cambio, sí lo sería la falta de un motor y una caja de cambios.

13. La Argentina considera que no es "apropiado establecer un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping o compensatorios" (párrafo 20 de la Comunicación escrita de la Argentina). Parece que la Argentina formula este argumento en relación con el debate sobre la "práctica ulteriormente seguida" en el marco de las alegaciones relativas al artículo II.

- b) (Todos los demás terceros) ¿Están de acuerdo con la afirmación que hace la Argentina en el párrafo 20 de su comunicación escrita?**

Australia apoya el sentido de las preocupaciones de la Argentina. A juicio de Australia, las disposiciones referentes a las medidas contra la elusión de derechos antidumping y compensatorios no son directamente aplicables a la clasificación arancelaria. Los derechos antidumping y los derechos compensatorios no son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido de los artículos I y II del *GATT de 1994*. A diferencia de los derechos antidumping y compensatorios, los derechos de aduana propiamente dichos no tienen por objeto reparar un daño causado a la rama de producción nacional de un Miembro. Sin embargo, de ello no se desprende que carezca de interés a los efectos de esta diferencia el asunto *CEE - Partes y componentes*, que se refería a una disposición contra la elusión de derechos antidumping. En primer lugar, la Argentina planteó su preocupación en relación con el empleo, por China, de la práctica ulterior como medio de interpretación de su arancel de aduanas. A su vez, los reclamantes se apoyan en el asunto *CEE - Partes y componentes* al tratar la cuestión de si las medidas impugnadas son medidas en frontera o medidas interiores. En segundo lugar, según el informe del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, los informes

adoptados de grupos especiales del GATT crean expectativas legítimas en los Miembros de la OMC y deben tenerse en cuenta.⁷

14. El siguiente argumento figura en el párrafo 14 de la Declaración oral presentada por Australia en calidad de tercero, y fue formulado en relación con la alegación de China de que una carga que se imponga después del momento o del lugar de importación puede no obstante ser una carga en frontera si está relacionada con una *obligación que nace en el momento de la importación*:

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

a) (Australia) Sírvanse desarrollar este argumento.

Según la Primera comunicación escrita de China, los importadores deben declarar, en el momento de la importación, si las partes importadas se usarán para el montaje de un modelo de vehículo que es "presuntivamente" un vehículo completo. La declaración se respalda con la constitución de una garantía.

Estas prescripciones de garantía parecen estar destinadas exclusivamente a facilitar la percepción de un impuesto basado en la utilización de partes importadas para la fabricación realizada en el país. La exigencia de la garantía nace ostensiblemente en el punto de entrada en China, pero en realidad regula la utilización de las partes en el país y los procedimientos administrativos necesarios para asegurar el gravamen del 25 por ciento. La decisión acerca de si cada parte se somete o no a la tasa más elevada del 25 por ciento no se toma en la frontera. Sólo puede tomarse después de la fabricación, cuando resulta posible determinar si cada parte, en coordinación con otras partes importadas, constituye o no un porcentaje suficiente del vehículo completo para que se le imponga la tasa más elevada. Por lo tanto, la prescripción de garantía no crea un nexo entre la importación y el gravamen del 25 por ciento. Contrariamente a los argumentos de China, el gravamen final no es una condición de la importación porque no nace con la importación de todas las partes al llegar éstas a la frontera. Sólo nace una vez que las partes han entrado en el mercado interior de China, sobre la base de su utilización en la fabricación de automóviles. Por esa razón, Australia considera que la obligación nace dentro del país, después de la fabricación del vehículo.

De cualquier modo, Australia considera que si un Miembro de la OMC impone una condición al uso final de un artículo importado, que no figuraba en su Lista, ese Miembro de la OMC infringe lo dispuesto en el artículo II del *GATT de 1994*.

15. En el párrafo 8 de la Declaración oral que presentó en calidad de tercero, el Brasil enumera *algunos* elementos de las medidas que podrían ayudar al Grupo Especial a evaluar lo que el Brasil denomina "hecho imponible" y que serían pertinentes para la caracterización de las medidas:

⁷ Japón - Bebidas alcohólicas II, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, página 17.

- b) **(Todos los demás terceros) ¿Están de acuerdo con el Brasil, en particular con la lista no exhaustiva de elementos que enumeró como pertinentes para la caracterización de las medidas? ¿Qué elementos añadirían a esa lista o eliminarían de ella?**

Australia considera que el concepto de "hecho imponible", del Brasil, junto con su lista de elementos, puede proporcionar al Grupo Especial un instrumento de análisis útil para evaluar la debida caracterización de las medidas en litigio de China. Otra consideración importante es el contenido de las medidas, con precedencia respecto de su forma. Sin embargo, para optar entre la aplicación del artículo II o el artículo III del *GATT de 1994*, el Grupo Especial debe examinar en última instancia el sentido corriente de los términos de esas disposiciones, de conformidad con la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* de 1969.

- c) **(Todos los demás terceros) ¿Consideran que estos elementos podrían aplicarse en general a cualquier situación en la que sea necesario determinar el carácter de una medida?**

Véase la respuesta al punto 15 b) *supra*.

III. PREGUNTAS ESPECÍFICAS PARA AUSTRALIA

18. En el párrafo 22 de su Declaración oral, Australia afirma que un principio fundamental del Sistema Armonizado es que la clasificación de los artículos "siempre se hace sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, del producto tal como fue importado y presentado a la aduana, envío por envío. No interesan la intención del importador ni los diferentes tipos de los derechos".

Algunos aspectos del razonamiento en que se basa la práctica de Australia en relación con el Sistema Armonizado se indican más adelante. Australia considera que este razonamiento puede ser de utilidad para considerar las diversas obligaciones del régimen de la OMC planteadas en esta diferencia.

- a) **¿Podría Australia definir lo que entiende por "características objetivas" e indicar si el Sistema Armonizado ofrece una orientación al respecto?**

Las "características objetivas" que cabe tener en cuenta al identificar las mercancías han sido objeto de análisis por el Juez Lockhart en una sentencia del Tribunal Federal de Australia, en los siguientes términos:

La inclusión de las mercancías en [determinada partida del] arancel de aduanas queda determinada por un criterio objetivo y no por los propósitos del fabricante en China ni del exportador o el importador. El criterio se aplica en el puerto de entrada de las mercancías, en el momento de su entrada. Las características de las mercancías, su disposición, color, decoración, etiquetado y envasado constituyen otras tantas consideraciones pertinentes. En algunos casos, la inspección ocular de las mercancías y su envasado puede revelar características y permitir un juicio acerca si están destinadas a usos terapéuticos o profilácticos. Pero la inspección ocular no da necesariamente una respuesta en todos los casos. Puede ser preciso llevar a cabo pruebas y averiguaciones para verificar las características pertinentes de las mercancías. En el caso presente se tomaron muestras que fueron enviadas para su

análisis químico. Como observó el Tribunal, la escasez de informaciones en el etiquetado de las mercancías obligó a realizar otros estudios acerca de ellas.⁸

b) ¿Dispone Australia de fundamentos o citas en favor de la tesis de que las aduanas sólo deberían realizar su análisis envío por envío?

Con arreglo al derecho de Australia, la identificación y clasificación en las mercancías se llevan a cabo en el momento de la importación, teniendo en cuenta las condiciones y el estado que presentan en ese momento. La Ley de Aranceles de Australia contiene disposiciones limitadas que permiten clasificar las mercancías distribuidas en envíos fragmentados como si fueran un único envío. Según el Pleno del Tribunal Federal de Australia (sin cursivas en el original):

... al determinar cuáles son las características esenciales de las mercancías, *el factor determinante consiste en las condiciones o el estado de las mercancías en el momento de su importación* y es equivocado clasificarlas o determinar sus características esenciales con referencia al propósito del importador o del adquirente. Deben tenerse en cuenta las características de las mercancías mismas, según se manifestarían a un observador debidamente informado ...⁹

c) ¿Cómo responde Australia a los argumentos de China según los cuales la decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla general interpretativa 2 a) prevé específicamente que las autoridades nacionales pueden determinar que las partes presentan las características esenciales de un producto terminado sobre la base de múltiples envíos?

Australia considera que la decisión del Comité del Sistema Armonizado se refiere a una mercancía fragmentada en diversos envíos que llegan todos al mismo tiempo. Esa decisión no contempla el caso de las mercancías distribuidas en diversos envíos que llegan en momentos diferentes.

Además, Australia entiende que China ha adoptado este criterio únicamente en relación con los automóviles. Por lo tanto, se plantea la cuestión de por qué China no aplica este enfoque a todos los productos importados.

19. En el párrafo 24 de su Declaración oral, Australia afirma que el valor de las partes en relación con el valor del producto completo no es pertinente para aplicar el criterio de las "características esenciales". ¿Podría Australia explicar por qué considera que el valor carece de pertinencia, aportando una justificación jurídica concreta de su razonamiento?

Australia no considera que el valor sea un factor a los efectos de la clasificación arancelaria. El Sistema Armonizado y la Ley de Aranceles de Australia no exigen en parte alguna que se tenga en cuenta el valor al efectuar la clasificación.

El solo hecho de que a un producto completo le falte algún elemento de poco valor no significa que tenga las características esenciales del producto completo. Por ejemplo, una colección de partes destinadas a la unidad central de procesamiento de un ordenador no tendría las características esenciales de una unidad central de procesamiento si le faltara el procesador, con

⁸ *Chinese Food & Wine Supplies Pty v Collector of Customs (Vic) (1987) 72 ALR*, desde la página 591, en la página 599.

⁹ *Times Consultants Pty v Collector of Customs (1987) 76*, desde la página 313, en la página 327.

independencia del valor de éste y de que represente un 5 o un 95 por ciento del valor de la unidad central.

A juicio de Australia, el valor de las mercancías o de sus partes no ocupa lugar alguno en un sistema internacional objetivo de clasificación comercial. La valoración en aduana se distingue de la clasificación arancelaria, como queda de manifiesto en la existencia del *Acuerdo sobre Valoración en Aduana*.¹⁰ Los valores son subjetivos y pueden cambiar en función de factores tales como la estación, la moda, los tipos de cambio o el precio de los combustibles. De ello podría resultar una clasificación incoherente de mercancías de distintas fuentes que son las mismas en lo esencial. Conforme al Sistema Armonizado, las mercancías y sus partes deben clasificarse sobre la base de lo que son y no de lo que valen.

Al estudiar el concepto de "características esenciales" en la Regla 2 a) de las Reglas interpretativas generales, los tribunales de Australia han constatado que el valor no tiene pertinencia alguna. Han declarado que la expresión "características esenciales" se refiere a las características físicas de las mercancías. Los tribunales han recurrido a las definiciones comunes de los diccionarios para determinar el significado de "características esenciales".

En el asunto *Renault (Wholesale) Pty Ltd and Collector of Customs*, el Tribunal Administrativo de Apelación de Australia, al tratar el texto que precedió la actual Regla 2 a), procuró definir las "características esenciales". Las mercancías que se trataba de clasificar eran partes de automóviles de turismo Renault y Peugeot, destinadas al montaje de vehículos completos. Las únicas partes que faltaban eran las correas de ventilador de los automóviles Renault y las cajas de cambios de los automóviles Peugeot. El Tribunal declaró lo siguiente:

El *Oxford Dictionary* atribuye el siguiente significado a las palabras ["características esenciales"]:

"Essential (2) of or pertaining to essence, specific being, or intrinsic nature. Differentia: - essential character: in scientific classification the marks which distinguish a species, genus, etc. from the others included with it in the next superior division." ("Esencial (2) propio o perteneciente a la esencia, el carácter específico o la naturaleza intrínseca. *Differentia*: característica esencial: en las clasificaciones científicas, rasgos que distinguen una especie, género, etc., de los demás que también forman parte de la categoría inmediata superior.")

Por lo tanto, la expresión apunta a las características que distinguen las mercancías como pertenecientes a un género o subgénero. Es verdad que este empleo de los términos corresponde por lo general al uso científico. Sin embargo, estimamos que la expresión no es tan limitada y ha sido correctamente utilizada así en la regla interpretativa 2 1) a).

Se plantea entonces la cuestión de si las mercancías, aunque incompletas y sin terminar, tienen característica suficientes para distinguirlas, en primer lugar, como pertenecientes al género de los automóviles; en segundo lugar, como pertenecientes al subgénero de los automóviles destinados al transporte de personas, mercancías o materiales, accionados por un motor incorporado; y en tercer término, como pertenecientes, además, a la subcategoría de los automóviles sin montar de ese tipo.

¹⁰ *Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio de 1994.*

... Las pruebas nos llevan a considerar que las mercancías de que se trata tenían las características esenciales de los automóviles destinados al transporte de personas, mercancías o materiales, accionados por un motor incorporado, aunque sin montar. Estimamos que el tipo y la cantidad del trabajo que era preciso aplicar en Australia a los productos importados para formar automóviles estaba en conformidad con que las mercancías fueran automóviles sin montar, aunque vehículos sin terminar. ... Opinamos que, consideradas colectivamente, las mercancías estaban suficientemente destinadas al montaje como automóviles del tipo indicado y eran suficientemente completas para que las identificara como pertenecientes a la categoría indicada y no a ninguna otra.¹¹

En el asunto *Phillips and House Group and Collector of Customs*, el mismo Tribunal constató que los factores que determinan las características esenciales no son únicamente la apariencia visual de los productos. Aunque el Tribunal coincidió con la definición adoptada en el asunto *Renault*, también aplicó la siguiente definición de las características esenciales:

... También deseamos referirnos al *Random House Dictionary of the English Language*, en que una de las acepciones de la palabra "essential" ("esencial") es "pertaining to or constituting the essence of a thing" ("perteneciente o relativo a la esencia de algo"), y donde se dice que las palabras "essential" ("esencial") y sus sinónimos "inherent" ("inherente") e "intrinsic" ("intrínseco") designan "that which is in the natural composition of a thing" ("que forma parte de la composición natural de una cosa") y se indica que "essential" sugiere "that which is in the very essence or constitution of a thing" ("perteneciente a la esencia misma o la constitución de una cosa"). Por consiguiente, consideramos que la adopción de la expresión "características esenciales" indica con claridad que la mera apariencia visual de un artículo no era el concepto al que apuntaba el Reglamento. Se trataba más bien de un concepto de esencialidad, que obliga a determinar la naturaleza real del artículo.¹²

En los asuntos *Putale* y *Zyfert*¹³, resueltos por el Tribunal Federal de Australia, las mercancías de cuya clasificación se trataba eran automóviles que estaban completos con excepción de las cajas de cambio y los motores. El Juez Sheppard manifestó lo siguiente:

... En el asunto *Zyfert*, las carrocerías carecen de fuerza motriz. No tienen motores ni cajas de cambio. ... Mal puede afirmarse que los vehículos, por incompletos o sin terminar que se encuentren, poseen las características esenciales de los automóviles montados. No tienen fuerza motriz, que con cualquier definición de diccionario es lo que deben tener tales vehículos. ...

En ambos asuntos, *Putale* y *Zyfert*, las sentencias del Juez Sheppard fueron apeladas y confirmadas por diferentes cámaras del Pleno del Tribunal Federal de Australia.

¹¹ *Re Renault (Wholesale) Pty Ltd and Collector of Customs (Nº 3) 1978) 2 ALD*, desde la página 111, en la página 116.

¹² *Re Phillips and House Group and Collector of Customs (1979) 2 ALD*, desde la página 704, en la página 708.

¹³ *Putale Pty Ltd v Collector of Customs (N.S.W.) (1982) 5*, página 156; *Zyfert v Minister for Industry and Commerce (1982) 5 ALD*, página 156.

20. En la nota 21 al párrafo 24, al describir las características esenciales de un vehículo automóvil, Australia cita dos decisiones de tribunales federales australianos. ¿Podría Australia facilitar el texto de esas decisiones?

Se adjuntan copias de esas sentencias.¹⁴

¹⁴ Pruebas documentales 1 y 2 presentadas por Australia.

ANEXO B-3

RESPUESTAS DEL BRASIL A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL

I. PREGUNTAS A TODOS LOS TERCEROS

1. Observamos que, en el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las reglamentaciones antidumping de determinados terceros:

- a) ¿Tienen en vigor actualmente, o han tenido alguna vez en vigor, medidas contra la elusión de i) los derechos antidumping y/o ii) los derechos de aduana propiamente dichos? En caso afirmativo, sírvanse explicar en forma detallada su medida (incluyendo citas de leyes o reglamentos que rijan la aplicación de esas medidas) y si se trata de una medida en frontera o interior en el sentido de los artículos II y III del GATT.
- b) ¿Tienen conocimiento de medidas de ese tipo mantenidas por otros Miembros de la OMC?

El Brasil no tiene en vigor medidas contra la elusión de los derechos antidumping ni de los derechos de aduana propiamente dichos. El Brasil no tiene conocimiento de ninguna medida de esa clase mantenida por otros Miembros de la OMC distintos de los que menciona China en su comunicación escrita.

2. ¿Tienen líneas arancelarias significativamente diferentes para un producto "completo" determinado y para las "partes y componentes" de éste? En caso afirmativo, sírvase indicar cómo fijaría y percibiría su autoridad aduanera derechos de aduana propiamente dichos en relación con lo siguiente:

- a) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un producto completo destinado a la venta en el mercado interno;
- b) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- c) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- d) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno.

En cada una de las situaciones hipotéticas expuestas *supra*, ¿cambiaría la fijación y percepción de derechos respecto de las "partes y componentes" si estos productos importados

constituyeran el 100 por ciento de las "partes y componentes" necesarios para montar el "producto completo"? ¿Cambiarían sus respuestas respecto de las situaciones hipotéticas referentes a múltiples envíos expuestas *supra* en función de las diferencias en el momento de llegada de los envíos en cuestión?

El Brasil tiene líneas arancelarias significativamente diferentes para un producto "completo" y para sus "partes y componentes". Con respecto a los puntos a) a b), si el importador ha declarado que los envíos contienen "partes y componentes", la autoridad aduanera, en principio, clasificará esos productos como "partes y componentes" y aplicará los derechos de aduana propiamente dichos que correspondan. Pero esas importaciones quedan sujetas a las leyes fiscales y demás reglamentaciones dictadas para impedir las declaraciones fraudulentas.

3. En su país, ¿en qué momento formulan las autoridades aduaneras una determinación acerca de cuándo un conjunto de partes no puede y/o no debe distinguirse del artículo completo que están destinadas a formar? ¿Cómo interpreta su oficina de aduanas, en relación con lo anterior, la expresión "*as presented*" ("éste presente") que figura en la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas del SA?

Por regla general, la verificación de los productos con fines de clasificación y de percepción de derechos se efectúa en el momento en que los productos importados al Brasil se presentan a las autoridades aduaneras; es decir, antes del despacho de aduana.

4. Sírvanse formular observaciones sobre la afirmación hecha por China en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita y en el párrafo 13 de su Declaración oral en relación con la decisión confirmada de la OMA respecto de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas. En particular, sírvanse aclarar el valor jurídico de la decisión de la OMA e indicar si es vinculante para las partes en la OMA.

El Brasil señala que no ha tenido acceso a la declaración oral de China, ya que fue formulada durante la reunión de las partes con el Grupo Especial, en que no se autorizó la presencia de los terceros. Tampoco ha recibido el Brasil una copia de esa declaración. Debido a ello, el Brasil no está en condiciones de formular observaciones sobre la declaración de China.

Sobre la base del párrafo 160 de la Primera comunicación escrita de China, el Brasil presenta las siguientes observaciones. El Brasil entiende que, con independencia de la naturaleza jurídica de la decisión del Comité del Sistema Armonizado de 16 de noviembre de 1995, y de cualquier otra decisión adoptada por las Partes Contratantes en la Organización Mundial de Aduanas, los Miembros de la OMC están sujetos a las obligaciones contraídas en virtud de los Acuerdos abarcados de la OMC, incluida la Lista de concesiones.

El Brasil señala también que el Órgano de Apelación declaró en *CEE - Equipo informático* que las Notas explicativas y las decisiones de la OMA pueden ser pertinentes para la interpretación de los acuerdos abarcados. El grupo especial del asunto *CEE - Trozos de pollo* llegó a una conclusión similar acerca de las Notas explicativas y las Reglas generales de interpretación, constatando que las decisiones de la OMA pueden ser una fuente de información útil sobre la práctica ulterior seguida por los Miembros de la OMC.

5. De cualquier modo, aunque las Notas explicativas, las Notas interpretativas generales y las decisiones de la OMA puedan ser pertinentes para la interpretación de los Acuerdos de la OMC, no son "vinculantes". ¿Cómo debería interpretarse la Regla 2 a) a la luz de la decisión citada en la pregunta precedente?

La Regla 2 a) hace referencia a los artículos incompletos o sin terminar que presenten las características esenciales de un artículo completo o terminado, incluso cuando estén desmontados o sin montar todavía. La decisión del Comité del Sistema Armonizado de 16 de noviembre de 1995 se refiere a la aceptación de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países. Aunque la decisión reconoce la posibilidad de que los Miembros de la OMC acepten envíos fragmentados, no modifica ni exige de la prescripción de la Regla 2 a) relativa a las "características esenciales".

6. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China según la cual la *Nota VII de las Notas explicativas de la Regla 2 a)* de las Reglas generales interpretativas es pertinente para trazar la línea divisoria entre los artículos completos y las partes de esos artículos (párrafo 100 de la Primera comunicación escrita de China).

Las *Notas explicativas* aclaran el sentido de las Reglas generales de interpretación del Sistema Armonizado. En este sentido, la *Nota VII* puede ser pertinente para determinar el procedimiento de clasificación aplicable a los artículos que "se presenten desmontados o sin montar todavía" en el sentido de la Regla 2 a), cuyos elementos no se someterán a ninguna otra operación para su funcionamiento o para completarlos dándoles la condición de productos terminados.

7. ¿Podrían diferentes aspectos de las medidas impugnadas considerarse unos medidas interiores y otros medidas en frontera? En otras palabras, ¿podría una parte de las medidas ser una medida en frontera al tiempo que la otra es una medida interior? En caso afirmativo, sírvanse indicar qué parte específica está relacionada con una medida en frontera y qué parte con una medida interior. ¿Qué factores tomarían en consideración para formular una determinación de esa índole?

Teóricamente, podría ocurrir que distintas partes o secciones de determinada medida estuvieran sujetas a diferentes obligaciones del régimen de la OMC. De cualquier modo, el análisis separado de cada elemento de una medida no debe impedir las conclusiones globales que se alcancen sobre la compatibilidad de la medida con el régimen de la OMC a la luz de las reclamaciones planteadas.

Una medida, o determinadas partes de ella, puede considerarse una medida en frontera o una medida interior según las condiciones que rijan su aplicación. En el párrafo 8 de su declaración oral formulada en calidad de tercero, el Brasil presentó una lista indicativa y no exhaustiva de elementos que pueden ayudar al Grupo Especial en la determinación acerca de si las medidas en litigio son medidas interiores o medidas en frontera.

9. ¿Cuál es la diferencia entre una carga aplicada "a la importación" y una carga aplicada "con motivo de [la importación]" en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT? ¿qué pertinencia tiene esta diferencia, si tiene alguna, para el caso que nos ocupa?

En el párrafo 1 b) del artículo II, las expresiones "a la importación" y "con motivo de ésta" están separadas por la palabra "o", de lo que cabe deducir que tienen significados diferentes. Sin embargo, en ambos casos la imposición de un derecho o carga "a la importación" de un producto o

"con motivo de ésta" sugiere un nexo causal entre el acto de importación y la percepción del derecho o carga; es decir, el hecho que da lugar a que se impongan los derechos es la importación del producto.

El informe del Grupo Especial del GATT sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes* (L/6657), adoptado el 16 de mayo de 1990, llegó a la conclusión de que los derechos antielusión sobre productos terminados montados o producidos en la EE no se aplicaban "a la importación o con motivo de ésta" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II y por lo tanto no constituían derechos de aduana en el sentido de esa disposición (párrafos 5.4 a 5.8).

10. Con respecto a las palabras "al ser importados en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ¿deben entenderse como una referencia al momento de la presentación en la frontera o a algún momento posterior? Si se trata de un momento posterior, ¿debería determinarse la carga que se fijara sobre la base del estado de los productos al ser presentados en la frontera o sobre la base de su inclusión, tras su entrada, en un producto terminado?

La expresión "al ser importados en el territorio" parece sugerir una vinculación temporal entre el acto de importación y la percepción del derecho o la carga. Sin embargo, aunque determinado derecho no se perciba cuando los productos se presentan en el momento de la importación, tal cosa no determina necesariamente si se trata de una medida "en frontera" o de una medida "interior". Como señaló el Brasil en su declaración oral, el momento de la percepción de los derechos es uno de los varios factores que los grupos especiales pueden tomar en consideración al definir la naturaleza del "hecho imponible", y para determinar si una medida está comprendida en el artículo II o en el artículo III del GATT (párrafo 8 de la declaración oral del Brasil).

Cuando los derechos se imponen o perciben *después* de la importación, como consecuencia de una fijación de su cuantía realizada "a la importación", la clasificación arancelaria de las mercancías tiene que basarse en su estado "a la importación", es decir, al *ser presentadas* a las autoridades aduaneras.

11. ¿Hay una definición formal de CKD y SKD en relación con su Lista específica o, de modo más general, en alguna ley o reglamento pertinente? Si la hay, sírvanse facilitarla. Si no, ¿cuál es, en su opinión, el significado de estos dos términos? ¿Cómo se clasifican los juegos de piezas CKD y SKD en su país?

El Arancel Externo Común y la Nomenclatura del MERCOSUR están basados en el Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías. Ninguno de ellos establece una definición formal de los productos completamente desmontados (CKD) ni parcialmente desmontados (SKD).

15. En el párrafo 8 de la Declaración oral que presentó en calidad de tercero, el Brasil enumera algunos elementos de las medidas que podrían ayudar al Grupo Especial a evaluar lo que el Brasil denomina "hecho imponible" y que serían pertinentes para la caracterización de las medidas:

- a) **(Brasil) Ustedes han dicho que, al examinar estos elementos, el Grupo Especial debería considerarlos en su "debido contexto". Sírvanse explicar esta afirmación.**

El Brasil confía en que los elementos enumerados en el párrafo 8 de la declaración que formuló en calidad de tercero ayuden al Grupo Especial a determinar lo que el Brasil calificó como

"hecho imponible", es decir, el hecho o los hechos que dan lugar a la aplicación de las medidas en litigio. Ese análisis puede resultar útil para determinar si las medidas constituyen medidas en frontera o interior con arreglo a los artículos II y III del GATT, respectivamente. Como explicó el Brasil, los elementos mencionados no son una enumeración exhaustiva y no deben considerarse en forma aislada. Por el contrario, deben considerarse colectivamente, teniendo en cuenta todos los hechos pertinentes, incluidas las normas de China y las disposiciones de la OMC.

ANEXO B-4

RESPUESTAS DEL JAPÓN A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL

I. PREGUNTAS A TODOS LOS TERCEROS

1. Observamos que, en el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las reglamentaciones antidumping de determinados terceros:

- a) ¿Tienen en vigor actualmente, o han tenido alguna vez en vigor, medidas contra la elusión de i) los derechos antidumping y/o ii) los derechos de aduana propiamente dichos? En caso afirmativo, sírvanse explicar en forma detallada su medida (incluyendo citas de leyes o reglamentos que rijan la aplicación de esas medidas) y si se trata de una medida en frontera o interior en el sentido de los artículos II y III del GATT.

El Japón no tiene ni ha tenido nunca medidas contra la elusión de: i) los derechos antidumping; ni ii) los derechos de aduana propiamente dichos.

- b) ¿Tienen conocimiento de medidas de ese tipo mantenidas por otros Miembros de la OMC?

Por lo que tiene entendido el Japón, se mantienen tales medidas en los Estados Unidos, las CE, Malasia, México, Venezuela e Islandia. Sin embargo, el Japón considera que la compatibilidad de las medidas de otros Miembros de la OMC con el régimen de ésta no es pertinente a los efectos de la presente diferencia.

2. ¿Tienen líneas arancelarias significativamente diferentes para un producto "completo" determinado y para las "partes y componentes" de éste?

En caso afirmativo, sírvase indicar cómo fijaría y percibiría su autoridad aduanera derechos de aduana propiamente dichos en relación con lo siguiente:

- a) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un producto completo destinado a la venta en el mercado interno;
- b) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- c) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- d) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes

nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno.

En cada una de las situaciones hipotéticas expuestas *supra*, ¿cambiaría la fijación y percepción de derechos respecto de las "partes y componentes" si estos productos importados constituyeran el 100 por ciento de las "partes y componentes" necesarios para montar el "producto completo"? ¿Cambiarían sus respuestas respecto de las situaciones hipotéticas referentes a *múltiples envíos* expuestas *supra* en función de las diferencias en el momento de llegada de los envíos en cuestión?

Con respecto a los productos de que se trata en este asunto, el Japón tiene líneas arancelarias diferentes para un producto completo y para sus partes y componentes. Como se indica en el párrafo 31 de la comunicación escrita del Japón, las autoridades aduaneras del Japón, por regla general, realizan la fijación de los derechos sobre los productos importados en el momento de su despacho de aduana. Lo hacen en igual forma con independencia de que se trate de mercancías importadas por un fabricante o por un proveedor o fabricante de partes.

Con respecto a las hipótesis b) y d) que se citan en la pregunta 2, el criterio sobre cuya base se fijan los derechos aplicables a las partes y componentes que llegan en un solo envío consiste en que esas partes y componentes tengan o no las características esenciales de un artículo completo o terminado, con arreglo a la Regla interpretativa general 2 a) y su Nota explicativa VII.

Con respecto a las hipótesis a) y c) que se citan en la pregunta 2, por regla general los derechos sobre las partes y componentes que llegan en múltiples envíos se fijan en el momento del despacho de aduana de cada envío, separadamente.

Los únicos casos en que las partes y componentes que llegan en múltiples envíos pueden tratarse como una sola importación en el Japón se limitan a las importaciones de productos clasificados en la sección XVI de la nomenclatura del SA.

Por ejemplo, la reglamentación del capítulo 2 de la sección XVI de la Nomenclatura Arancelaria, una notificación del Director General de la Oficina de Aduanas del Japón, dispone lo siguiente:

"Cuando un importador presente declaraciones de importación, o solicite autorización para hacerlo, en varias partes respecto de maquinaria correspondiente a un mismo contrato por razones relativas a su transporte, siempre que el envío correspondiente a la declaración de importación forme parte del respectivo contrato y tenga las características esenciales de la maquinaria respectiva, esos envíos fragmentados podrán clasificarse conjuntamente en la subpartida de la maquinaria respectiva después de la llegada del último envío."

En el Japón carece de importancia, a los efectos de la fijación de los derechos sobre partes y componentes, que esos productos importados "constituyan el 100 por ciento de las partes y componentes necesarios para montar el producto completo".

Las diferencias en el momento de llegada de los envíos no afectan al procedimiento indicado de fijación de los derechos sobre las partes y componentes que llegan en múltiples envíos. El Japón desearía recordar, sin embargo, que si los envíos no se presentan al mismo tiempo normalmente no se los considera simultáneamente, y los derechos se fijarán separadamente para cada uno de los envíos. En otras palabras, las diferencias en el momento de llegada cuentan a estos efectos.

3. En su país, ¿en qué momento formulan las autoridades aduaneras una determinación acerca de cuándo un conjunto de partes no puede y/o no debe distinguirse del artículo completo que están destinadas a formar? ¿Cómo interpreta su oficina de aduanas, en relación con lo anterior, la expresión "*as presented*" ("éste presente") que figura en la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas del SA?

Como se indicó en el párrafo 31 de la comunicación escrita del Japón, por regla general las autoridades aduaneras del Japón deciden la clasificación de los productos importados en el momento del despacho de aduana; las mercancías importadas en diferentes envíos se clasifican en principio separadamente, y sólo se clasifican en conjunto en los casos excepcionales mencionados en la respuesta a la pregunta 2.

Las autoridades aduaneras del Japón interpretan que la expresión "*as presented*" ("éste presente") significa en el momento en que se determinan los productos sujetos a fijación de derechos a los efectos del artículo 4 de la Ley de Aduanas del Japón, es decir, en general, en el momento en que se formula la declaración de importación de los productos.

4. Sírvanse formular observaciones sobre la afirmación hecha por China en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita y en el párrafo 13 de su Declaración oral en relación con la decisión confirmada de la OMA respecto de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas. En particular, sírvanse aclarar el valor jurídico de la decisión de la OMA e indicar si es vinculante para las partes en la OMA.

El Japón considera que la decisión del Comité del Sistema Armonizado de la OMA que se menciona en el párrafo 160 de la Primera comunicación escrita de China no es jurídicamente vinculante. En general, a la luz de los informes del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y *CE - Trozos de pollo*, deben tomarse en consideración porque pueden ser pertinentes como elementos del "contexto" o de la práctica ulterior, con arreglo a la Convención de Viena, a los efectos de la interpretación de la conformidad de las medidas respectivas con el régimen de la OMC, así como las Reglas interpretativas generales y las Notas explicativas.

5. ¿Cómo debería interpretarse la Regla 2 a) a la luz de la decisión citada en la pregunta precedente?

El Comité del SA no tiene disposiciones sobre los "envíos fragmentados". China ha indicado que los envíos fragmentados consisten en una situación en que "un importador importa un artículo (o un grupo de artículos) en múltiples envíos cuando son objeto de un mismo contrato, factura o transacción".¹

Además, como se mencionó en el párrafo 32 de la comunicación escrita del Japón, las disposiciones de los Estados Unidos y las CE sobre los envíos fragmentados, mencionadas por China en su comunicación, son disposiciones excepcionales. En primer lugar, el trato con carácter de envío único se otorga a solicitud de un importador, y no se decide unilateralmente por la aduana ni ninguna otra autoridad gubernamental. En segundo lugar, el Japón entiende que, con arreglo a las disposiciones de los Estados Unidos, "esos envíos fragmentados deben efectuarse por un único trayecto y ser entregados al transportista y aceptados por él en el país de exportación con un único conocimiento de embarque o guía".

¹ Véase el párrafo 156 de la comunicación escrita de China.

Por las razones indicadas, el Japón considera que, cuando no se cumplen las condiciones precedentes para los "envíos fragmentados", la Regla 2 a) debe interpretarse en el sentido de que, por norma general, las autoridades aduaneras deben decidir la clasificación de los productos importados en el momento del despacho de aduana.

6. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China según la cual la *Nota VII de las Notas explicativas de la Regla 2 a)* de las Reglas generales interpretativas es pertinente para trazar la línea divisoria entre los artículos completos y las partes de esos artículos (párrafo 100 de la Primera comunicación escrita de China).

Sobre la base del último párrafo de la Nota VII de la Nota explicativa, China insiste en que "un conjunto de partes se clasifica en primer término como el número total de artículos completos que es posible montar con ellas".

Sin embargo, el Japón entiende que la Nota VII de la Nota explicativa debe interpretarse en conjunto y no en forma selectiva. El primer párrafo de la Nota dispone que "a los efectos de esta Regla, se entenderá que los artículos 'se presentan desmontados o sin montar todavía' cuando sus elementos se han de montar por medio de artefactos de fijación (tornillos, tuercas, pernos, etc.) o mediante remachado o soldadura, por ejemplo, siempre que sólo se efectúen operaciones de montaje".

Después de constatar que un conjunto de partes constituye "artículos que se presentan desmontados o sin montar todavía" sobre la base del primer párrafo de la Nota, puede aplicarse por primera vez el último párrafo de ella. En otras palabras: el párrafo citado por China se aplicará a un conjunto de partes que no se sometan a ninguna otra operación para su funcionamiento o para completarlas dándoles la condición de productos terminados, salvo las previstas en el primer párrafo.

7. ¿Podrían diferentes aspectos de las medidas impugnadas considerarse unos medidas interiores y otros medidas en frontera? En otras palabras, ¿podría una parte de las medidas ser una medida en frontera al tiempo que la otra es una medida interior? En caso afirmativo, sírvanse indicar qué parte específica está relacionada con una medida en frontera y qué parte con una medida interior. ¿Qué factores tomarían en consideración para formular una determinación de esa índole?

El Japón señala que las cargas interiores comprendidas en el artículo III del GATT no se consideran derechos de aduana comprendidos en el artículo II, ni a la inversa.

8. A su juicio, si las medidas se consideraran medidas en frontera, ¿seguiría el Grupo Especial obligado a abordar las alegaciones formuladas por los reclamantes en el marco del artículo III del GATT y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC?

El Japón opina que la cuestión de si las medidas de que se trata son o no medidas comprendidas en el artículo III del GATT debería considerarse también en el marco del Acuerdo sobre las MIC.

A este respecto, el Japón señala que la cuestión de si los *derechos* impuestos en virtud de las medidas de China se clasifican en el plano interno como derechos de aduana debe examinarse separadamente de la cuestión de si *el sistema de prescripciones en materia de contenido nacional* que establecen las medidas está comprendido en el Acuerdo sobre las MIC. El Japón desea recordar que, en el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial 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". En consecuencia, el Grupo Especial constató que las

medidas de Indonesia estaban comprendidas en el alcance del Acuerdo sobre las MIC.² En esta diferencia, las medidas de China, que consisten en las leyes y reglamentos pertinentes indicados en las solicitudes de establecimiento de un grupo especial, también pueden considerarse MIC cuando se entienda que otorgan una ventaja (derechos de aduana inferiores del 10 por ciento) únicamente a las partes de automóviles que cumplen los criterios del Decreto N° 125.

9. ¿Cuál es la diferencia entre una carga aplicada "a la importación" y una carga aplicada "con motivo de [la importación]" en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT? ¿qué pertinencia tiene esta diferencia, si tiene alguna, para el caso que nos ocupa?

El Japón considera, como indicó en su comunicación, que los derechos impuestos en virtud de las medidas de China son cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III del GATT y que son reglamentos interiores sujetos al párrafo 4 de ese artículo. En lo fundamental, la cuestión consiste en determinar si los derechos o impuestos en litigio están condicionados a la importación o son una consecuencia de ella. El Japón apoya a los reclamantes en cuanto afirman que se trata de impuestos internos, ya que dependen, no de la forma en que se presentan las partes en el momento en que entran en el territorio aduanero de China, sino de su combinación con otras partes en el momento del montaje de los vehículos dentro del territorio aduanero de China. En otras palabras, no se llega al párrafo 1 b) del artículo II ni a la referencia de su segunda parte a "con motivo de [la importación]".

Sin embargo, aun cuando el Grupo Especial clasificara las cargas derivadas de las medidas de China como derechos de aduana, el Japón considera que esos derechos son incompatibles con el artículo II del GATT y que están comprendidas, sea en la primera parte del párrafo 1 b) de ese artículo (derechos que exceden de los derechos de aduana propiamente dichos "a la importación"), como alega China, o bien en la segunda parte de esa disposición (otros derechos o cargas "aplicados a la importación o con motivo de ésta").

En el párrafo 1 b) del artículo II se hace una distinción entre los derechos de aduana propiamente dichos y las demás cargas. La disposición estipula que las mercancías no se someterán a otros derechos de aduana "a la importación". Los derechos de aduana se fijan, por definición, "a la importación". Por consiguiente, no hay necesidad de considerar derechos de aduana fijados "con motivo" de la importación.

Respecto del grupo, formulado en términos más amplios, de "todos los demás derechos o cargas", la segunda parte del párrafo asegura que no escapen a la disciplina de las concesiones consignadas en la Lista al abarcar no sólo las cargas que se fijan "a la importación", sino también "con motivo de ésta". Si no se hubiera incluido expresamente las cargas "con motivo" de la importación, es fácil imaginar las dilatadas discusiones sobre si las cargas que están condicionadas por la importación pero no se fijan "a la importación" pueden o no añadirse a los derechos consolidados. Cabe pensar, por ejemplo, en problemas como las prescripciones sobre depósito aduanero. Una enmienda del GATT propuesta en 1955 habría aclarado la frase añadiendo una referencia explícita a las cargas sobre las transferencias internacionales de pagos.³ En otras palabras, la expresión "con motivo de [la importación]" es más amplia que "a la importación" para asegurar que queden comprendidas todas las medidas en frontera y evitar una laguna respecto de determinadas cargas relacionadas con las aduanas.

² Informe de el Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.89.

³ Véase Jackson, *World Trade and the Law of GATT* (1969, página 209).

En síntesis, el Japón considera que las medidas de China infringen el artículo III del GATT. Sin embargo, en la medida en que el Grupo Especial decida examinar los derechos impuestos por las medidas sobre la base del artículo II del GATT, están comprendidas en la primera o la segunda parte del párrafo 1 b), o en ambas. La fórmula más general "con motivo de" (la importación), empleada en la segunda parte de la disposición, permite asegurar que no se imponga ninguna medida que resulte en una carga financiera sobre las mercancías importadas en exceso de la que el Miembro de la OMC fijó como compromiso en su Lista.

10. Con respecto a las palabras "al ser importados en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ¿deben entenderse como una referencia al momento de la presentación en la frontera o a algún momento posterior? Si se trata de un momento posterior, ¿debería determinarse la carga que se fijara sobre la base del estado de los productos al ser presentados en la frontera o sobre la base de su inclusión, tras su entrada, en un producto terminado?

Por regla general, las autoridades aduaneras deben resolver la clasificación de los productos importados en el momento del despacho de aduana⁴ a los efectos de la adecuada aplicación de los derechos de aduana; por lo tanto, es razonable interpretar que la frase "a la importación o con motivo de ésta", del párrafo 1 b) del artículo II, hace referencia al momento de la presentación en la frontera.

A este respecto, China afirma que las prácticas aduaneras de varios países demuestran que "el artículo II no se limita a las cargas percibidas 'a la importación o con motivo de ésta'".⁵ Es importante señalar, sin embargo, que las prácticas de otros países son intrínsecamente diferentes de las medidas de China en litigio. Aunque el Japón no está en condiciones de evaluar medidas de otros países, observa que en realidad Australia, por ejemplo, sólo permite que sus oficinas de aduanas reexaminen la cuantía de los derechos fijados cuando "se han percibido en forma incompleta o se han reembolsado por error". También en Nueva Zelanda las oficinas de aduana pueden modificar la fijación de los derechos únicamente en caso de que "la entrada de las mercancías, o cualquier declaración hecha en relación con ellas, haya sido fraudulenta o deliberadamente engañosa".

11. ¿Hay una definición formal de CKD y SKD en relación con su Lista específica o, de modo más general, en alguna ley o reglamento pertinente? Si la hay, sírvanse facilitarla. Si no, ¿cuál es, en su opinión, el significado de estos dos términos? ¿Cómo se clasifican los juegos de piezas CKD y SKD en su país?

El Japón no tiene ninguna línea arancelaria especial para los vehículos totalmente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD), ni su definición formal. Con respecto a nuestro punto de vista sobre el significado de CKD y SKD, el Japón reitera que los Miembros de la OMC deben respetar plenamente la Regla 2 a). Esto significa, por ejemplo, que si las partes importadas se "presentan" con las "características esenciales" de partes de automóviles como "carrocerías de vehículos con el motor" y no con las características de vehículos completos, deben considerarse partes de automóviles comprendidas en la partida 8706. Una vez clasificadas esas partes importadas como partes de automóviles, no corresponde reclasificarlas retrospectivamente como vehículos completos comprendidos en la categoría 8702-04 del SA simplemente porque las partes hayan sido montadas después para formar un vehículo completo.

12. (Todas las partes) Las Comunidades Europeas explican en el párrafo 262 de su Primera comunicación escrita que una situación prevista en el párrafo 2 a) del artículo 21 del Decreto

⁴ Véase el párrafo 31 de la comunicación escrita del Japón.

⁵ Véanse los párrafos 64 y siguientes de la comunicación de China.

Nº 125, a saber, la importación de un motor y una carrocería juntos, dista mucho de las categorías previstas en la Lista de China examinadas a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87, con arreglo a las cuales los vehículos incompletos o sin terminar pueden clasificarse con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presenten ya las características esenciales.

- a) ¿Consideran que los dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Notas Generales del capítulo 87 se ajustan a alguno de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125?; y**

Para ajustarse a las características esenciales de los automóviles, cualquier combinación de partes de automóviles importadas que con arreglo al artículo 21 del Decreto Nº 125 se consideran vehículos completos requiere todavía un considerable trabajo de montaje, con la contratación de mano de obra calificada y empleando instalaciones con activos amortizables destinados a la producción en China. El Japón considera, por lo tanto, que *ninguno de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125 corresponde a las condiciones de los vehículos incompletos o sin terminar previstas en las Notas generales del capítulo 87.*

- b) en su opinión, ¿qué otros productos de partes de automóviles, distintos de los mencionados en las Notas Generales del capítulo 87, podrían considerarse "vehículos incompletos o sin terminar que presentan ya las características esenciales de los vehículos completos o terminados"? Sírvanse explicar su respuesta indicando ejemplos concretos.**

El Japón señala que en el asunto *Indonesia - Automóviles*⁶ se debatió que "*los vehículos incompletos o sin terminar que presentan las características esenciales de los vehículos completos o terminados*" deben contener casi todas las partes y componentes necesarios para el montaje del automóvil.

13. La Argentina considera que no es "apropiado establecer un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping o compensatorios" (párrafo 20 de la Comunicación escrita de la Argentina). Parece que la Argentina formula este argumento en relación con el debate sobre la "práctica ulteriormente seguida" en el marco de las alegaciones relativas al artículo II.

- b) (Todos los demás terceros) ¿Están de acuerdo con la afirmación que hace la Argentina en el párrafo 20 de su Comunicación escrita?**

A juicio del Japón, las medidas mencionadas sobre derechos antidumping o compensatorios no son pertinentes porque la conformidad de esas mismas medidas con el régimen de la OMC no está libre de controversias.

14. El siguiente argumento figura en el párrafo 14 de la Declaración oral presentada por Australia en calidad de tercero, y fue formulado en relación con la alegación de China de que una carga que se imponga después del momento o del lugar de importación puede no obstante ser una carga en frontera si está relacionada con una *obligación que nace en el momento de la importación*:

⁶ WT/DS54, 55, 59, 69, párrafo 14.195.

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

b) (Todos los demás terceros) ¿Están de acuerdo con Australia?

El Japón está de acuerdo con Australia y considera que el momento de la declaración no demuestra que los derechos impuestos en aplicación de las medidas sean derechos de aduana y no carga interiores. Es importante señalar que las medidas impugnadas exigen una declaración del contenido de un automóvil completo después de su fabricación en China y no del contenido de determinado envío en el momento de su importación.⁷

15. En el párrafo 8 de la Declaración oral que presentó en calidad de tercero, el Brasil enumera *algunos* elementos de las medidas que podrían ayudar al Grupo Especial a evaluar lo que el Brasil denomina "hecho imponible" y que serían pertinentes para la caracterización de las medidas:

b) (Todos los demás terceros) ¿Están de acuerdo con el Brasil, en particular con la lista no exhaustiva de elementos que enumeró como pertinentes para la caracterización de las medidas? ¿Qué elementos añadirían a esa lista o eliminarían de ella?

El Japón está de acuerdo con el Brasil en que la cuestión de si la carga de que se trata está sujeta al párrafo 1 b) del artículo II o al párrafo 2 del artículo III debe examinarse sobre la base de una lista no exhaustiva, con sujeción a las consideraciones que siguen.

Merece recordarse que, aunque todos los criterios enumerados por el Brasil pueden parecer relacionados con las "prácticas aduaneras" a efectos administrativos o de reglamentación nacional, las prácticas nacionales no determinan si las cargas impuestas por una medida están comprendidas en el artículo II o en el artículo III del GATT.⁸ El Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Partes y componentes* manifestó su preocupación por el hecho de que si la designación o clasificación de una carga en la legislación interna bastara para considerar que está comprendida en el artículo III del GATT, un Miembro podría, en particular, 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.⁹

Por lo tanto, el Japón considera importante examinar factores no determinados por las opciones de los Miembros, como el momento en que se fija la cuantía de los derechos. En el presente caso, los derechos impuestos a las partes importadas se fijan después del montaje y la producción, y no directamente a la importación.¹⁰ Los derechos definitivos que se imponen a las partes importadas sólo se fijan después de su montaje en automóviles completos, y este hecho demuestra que las medidas de que se trata deben categorizarse como reglamentaciones internas.

⁷ Véase el párrafo 16 de la comunicación escrita del Japón.

⁸ Véase el párrafo 8 de la declaración oral del Japón.

⁹ Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Partes y componentes*, párrafo 5.7.

¹⁰ Véase el párrafo 11 de la comunicación del Japón.

c) (Todos los demás terceros) ¿Consideran que estos elementos podrían aplicarse en general a cualquier situación en la que sea necesario determinar el carácter de una medida?

Estos elementos pueden aplicarse teniendo presentes las consideraciones expuestas. Además, el Japón considera que, según la índole de cada caso particular, el peso comparativo de cada uno de esos elementos puede ser distinto entre un caso y otro. Así, es preciso examinar no sólo el simple hecho de que hace falta determinada medida en el momento de la importación, sino también los aspectos de fondo de la función o el significado de cada medida en la administración global de las medidas respectivas.

Como señaló Australia, China pretende establecer un nexo con la importación indicando que "la medida en cuestión incluye una declaración formulada en el momento de la importación".¹¹ Pero si se examina el procedimiento que establece el Decreto N° 125 íntegramente, queda de manifiesto que la declaración hecha en el momento de la importación no es más que una formalidad administrativa. Lo que cuenta realmente es la evaluación por las autoridades de China del proceso de fabricación que efectúan en el país los fabricantes extranjeros de automóviles. Esa evaluación no depende de quién haya importado las partes (por ejemplo, el fabricante o un importador independiente), ni de la forma en que se presentan las partes en la frontera.

IV. PREGUNTAS ESPECÍFICAS PARA EL JAPÓN

21. China ha afirmado en la presente diferencia que las cargas se imponen una vez que las partes han entrado condicionalmente (y no una vez que han entrado incondicionalmente) en su territorio en apoyo de su alegación de que son derechos de aduana propiamente dichos. Sírvanse explicar su afirmación de que las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito del artículo III del GATT porque no se imponen condicionadas "meramente" a la importación de las partes (párrafo 10 de la Comunicación escrita del Japón).

En el párrafo 68 de su Primera comunicación escrita, China afirma que "las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el alcance del artículo II" porque "[i]mponen una condición a la entrada de partes y componentes de automóviles en el territorio aduanero de China, que se basa en una previa determinación de que las partes y componentes forman parte de un conjunto más amplio de partes y componentes importados que tienen las características esenciales de un automóvil".

El Japón considera, sin embargo, que en virtud de las medidas de China las cargas no se imponen en forma condicionada "meramente" a la importación de las partes, sino en forma condicionada a factores que no están vinculados con la importación de las partes, por las razones que siguen. El artículo 28 del Decreto N° 125 dispone que "[l]os fabricantes de automóviles deberán presentar a la aduana sus declaraciones de pago de derechos después de que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas en vehículos completos". En otras palabras, con arreglo al Decreto N° 125, los derechos que gravan las partes de automóviles se fijan e imponen después del montaje y la producción y no directamente a la importación. Como se indica claramente en los artículos 21 y 22 del Decreto N° 125, si las partes importadas se incorporan en un automóvil que no se considera que tenga suficiente contenido nacional, las partes importadas quedan sujetas a los derechos de aduana que normalmente se aplican a los vehículos completos importados. Por lo tanto, el Japón considera que las cargas de que se trata no se imponen a la importación, con arreglo a las medidas en litigio y con sujeción al párrafo 2 del artículo III del GATT.

¹¹ Véase el párrafo 14 de la declaración oral de Australia.

22. Sírvanse explicar su afirmación según la cual "el hecho de que las medidas exijan alguna actuación en el momento de la importación no significa que sean medidas en frontera" (párrafo 16 de la Comunicación escrita del Japón).

En los párrafos 45 y siguientes de la Primera comunicación escrita de China se enumeran tres razones por las que China considera que sus medidas deben clasificarse como medidas en frontera, en los siguientes términos: a) los importadores deben presentar sus declaraciones en el momento de la importación; b) las partes de automóviles que entran en China en virtud de esa declaración permanecen sujetas a garantía; y c) las medidas se administran por las Administraciones de Aduana de China.

China enumera estas medidas e intenta argumentar que cuando una disposición se clasifica en el plano interno como una norma aduanera, la imposición de cargas en virtud de esa disposición debe considerarse comprendida en el artículo II. Sin embargo, el hecho de que un Miembro de la OMC trate determinada medida como una "práctica aduanera" a efectos administrativos o de reglamentación interna no tiene influencia alguna en la cuestión de si la medida está comprendida en el artículo II o en el artículo III del GATT. Además, al examinar la administración de las medidas de China globalmente queda de manifiesto que las medidas adoptadas en el momento de la importación son relativamente carentes de importancia en comparación con la evaluación que hacen las autoridades de China del proceso de fabricación en el país por fabricantes extranjeros de automóviles. Esa evaluación es fundamental, y da lugar a la aplicación de derechos o impuestos superiores o inferiores (correspondientes a vehículos incompletos o a partes de automóviles). Véase también la respuesta a la pregunta 15 c) *supra*.

23. Sírvanse desarrollar la declaración que hacen en el párrafo 41 de su Comunicación escrita, en particular sobre la cuestión de cuánto valor se añade al proceso de montaje de los juegos de piezas CKD o SKD. ¿Cuál es la pertinencia de su respuesta correspondiente para la cuestión de si determinadas partes y componentes importados presentan las "características esenciales" de un producto completo de conformidad con la Regla 2 a) de las Reglas generales para la interpretación del SA?

Como se indicó en el párrafo 41 de la comunicación escrita del Japón, como los automóviles se han convertido en artículos extremadamente complejos, el montaje de los juegos de piezas SKD y CKD supone por lo general mucho más que la simple tarea de atornillar ciertas partes, e incluye diversas etapas que van desde la pintura hasta las pruebas de complejas instalaciones electrónicas. Con respecto a la cuestión de la relación con las "características esenciales", el Japón señala que en el asunto *Indonesia - Automóviles* se precisó que los juegos de piezas CKD que incluyen "casi todas" las partes y componentes necesarios para el montaje de los automóviles tienen "características muy parecidas a las de un automóvil completo", el cual tiene claramente las "características esenciales" de un vehículo completo.

24. En el párrafo 9 de su Declaración oral, el Japón indica que "el criterio relativo a los artículos II y III es un criterio autónomo cuyo resultado no lo determina la decisión de los Miembros de considerar las medidas como 'medidas aduaneras' o 'reglamentaciones interiores' a efectos administrativos o reglamentarios nacionales". ¿Qué componentes se consideran pertinentes para este criterio? A este respecto, a su juicio, ¿son útiles y/o completos los elementos proporcionados por el Brasil en el párrafo 8 de su Comunicación oral?

Véase la respuesta del Japón a la pregunta 15 b).

ANEXO B-5¹

RESPUESTAS DE MÉXICO A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL

1. PREGUNTAS A TODOS LOS TERCEROS

1. Observamos que, en el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las reglamentaciones antidumping de determinados terceros:

- a) **¿Tienen en vigor actualmente, o han tenido alguna vez en vigor, medidas contra la elusión de i) los derechos antidumping y/o ii) los derechos de aduana propiamente dichos? En caso afirmativo, sírvanse explicar en forma detallada su medida (incluyendo citas de leyes o reglamentos que rijan la aplicación de esas medidas) y si se trata de una medida en frontera o interior en el sentido de los artículos II y III del GATT.**
- i) En materia de medidas antielusión sobre derechos antidumping, México tiene actualmente las siguientes medidas en vigor:
- Importaciones de jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) grado 55.² La autoridad investigadora concluyó que la importación de JMAF grado 90 ("JMAF enriquecido") constituía una elusión al pago de la cuota compensatoria ya que dicho tipo de JMAF se refería a una versión concentrada de la JMAF sujeta a cuota compensatoria (JMAF 42 y JMAF 55). Mediante un análisis de los procesos de producción, la autoridad investigadora concluyó que al importar JMAF enriquecido y posteriormente diluirlo en territorio nacional, ciertas empresas eludían el pago de la cuota compensatoria impuesto al JMAF 42 y JMAF 55.
 - Importaciones de paratión metílico grado técnico.³ La autoridad investigadora concluyó que importaciones de un tipo de paratión metílico clasificado bajo una fracción arancelaria distinta (3808.10.99) eludían la cuota compensatoria impuesta al tipo de paratión metílico sujeto a cuota compensatoria (2920.10.02), toda vez que ambos tipos de paratión metílico consistían en realidad en el mismo producto. Lo anterior se basó en un análisis de la composición química de ambos productos que reveló que ambos productos

¹ El Anexo B-5 contiene las observaciones de México sobre las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la primera reunión substantiva. Este texto fue presentado por México inicialmente en español.

² Resolución final de la investigación sobre elusión del pago de cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa grado 55, mercancía clasificada en la fracción arancelaria 1702.60.01 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, originarias de los Estados Unidos de América, independientemente del país de procedencia, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de septiembre de 1998.

³ Resolución final de la investigación sobre elusión del pago de la cuota compensatoria definitiva impuesta a las importaciones de paratión metílico grado técnico, mercancía clasificada en la fracción arancelaria 2920.10.02 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de enero de 1999.

contienen el mismo componente principal O, O-dimetil-O-(4-nitrofenil)-fosforotioato. Por lo tanto, la obligación del pago de la cuota compensatoria se extendió al segundo tipo de paratión metílico.

- Importaciones de carne de bovino en cortes deshuesada y sin deshuesar.⁴ La autoridad investigadora concluyó que existía una empresa comercializadora que exportaba a México carne de bovino producida por empresas sujetas a cuota compensatoria. La autoridad investigadora determinó que la carne de bovino importada por dicha empresa comercializadora estará exenta del pago de cuota compensatoria solamente cuando la carne de bovino haya sido producida por empresas que no incurren en dumping según la resolución antidumping original.

Las tres medidas antielusión citadas fueron emitidas conforme a la Ley de Comercio Exterior que estuvo vigente de 1993 a 2003. En particular, el artículo 71 de dicha Ley señalaba lo siguiente:

"La introducción al territorio nacional de piezas o componentes destinados a operaciones de montaje en territorio nacional de mercancías sujetas a cuotas provisionales o definitivas, de tal modo que se pretenda evitar el pago de las mismas, provocará que la importación de dichas piezas y componentes paguen la cuota de que se trate. El mismo tratamiento se dará en el caso de que las piezas o componentes sean ensamblados en un tercer país cuyo producto terminado se introduzca al territorio nacional, o de que se exporten mercancías con diferencias físicas relativamente menores con respecto a las sujetas a cuotas compensatorias provisionales o definitivas."

La disposición actual en materia de elusión se encuentra en el artículo 89B de la Ley de Comercio Exterior según sus modificaciones publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo de 2003:

"ARTÍCULO 89B.- Se considera elusión de cuotas compensatorias o de medidas de salvaguarda, lo siguiente:

- I. la introducción a territorio nacional de insumos, piezas o componentes con objeto de producir o realizar operaciones de montaje de la mercancía sujeta a cuota compensatoria o medida de salvaguarda;
- II. la introducción a territorio nacional de mercancías sujetas a cuota compensatoria o medidas de salvaguarda con insumos, piezas o componentes integrados o ensamblados en un tercer país;
- III. la introducción a territorio nacional de mercancías del mismo país de origen que la mercancía sujeta a cuota compensatoria o medida de salvaguarda, con diferencias relativamente menores con respecto a éstas;

⁴ Resolución final de la investigación sobre elusión del pago de cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de carne de bovino en cortes deshuesada y sin deshuesar, mercancía clasificada en las fracciones arancelarias 0201.20.99, 0202.20.99, 0201.30.01, 0202.30.01 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, originarias de los Estados Unidos de América, independientemente del país de procedencia, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de mayo de 2001.

- IV. la introducción a territorio nacional de mercancías sujetas a cuota compensatoria o medida de salvaguarda, importadas con una cuota compensatoria o medida de salvaguarda menor a la que le corresponde; o
- V. cualquier otra conducta que tenga como resultado el incumplimiento del pago de la cuota compensatoria o de la medida de salvaguarda.

Las mercancías que se importen en estas condiciones pagarán la cuota compensatoria o se sujetarán a la medida de salvaguarda correspondiente. La elusión de cuotas compensatorias o medidas de salvaguarda, preliminares o definitivas, se determinará mediante un procedimiento iniciado de oficio o a solicitud de parte interesada."

Las tres medidas antielusión anteriores se consideran medidas en frontera, no medidas internas.

- ii) México no tiene medidas antielusión en materia de derechos de aduana.
- b) **¿Tienen conocimiento de medidas de ese tipo mantenidas por otros Miembros de la OMC?**

No.

2. ¿Tienen líneas arancelarias significativamente diferentes para un producto "completo" determinado y para las "partes y componentes" de éste? En caso afirmativo, sírvase indicar cómo fijaría y percibiría su autoridad aduanera derechos de aduana propiamente dichos en relación con lo siguiente:

- a) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un producto completo destinado a la venta en el mercado interno;
- b) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por el propio fabricante* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- c) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *múltiples envíos* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno;
- d) las "partes y componentes" que entren en su territorio en *un solo envío* y sean *importados por un fabricante/proveedor de partes* y montados junto con partes nacionales para formar un "producto completo" destinado a la venta en el mercado interno.

En cada una de las situaciones hipotéticas expuestas *supra*, ¿cambiaría la fijación y percepción de derechos respecto de las "partes y componentes" si estos productos importados constituyeran el 100 por ciento de las "partes y componentes" necesarios para montar el "producto completo"? ¿Cambiarían sus respuestas respecto de las situaciones hipotéticas referentes a *múltiples envíos* expuestas *supra* en función de las diferencias en el momento de llegada de los envíos en cuestión?

De acuerdo a la regla 2 a) de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Harmonizado, que son de observancia obligatoria en México por virtud de su publicación en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo de 2006, si los productos que se importan tienen las características esenciales del vehículo, es decir, el tren motriz (constituido por chasis, motor, dirección, eje, suspensión y frenos), entonces deberán pagar el arancel correspondiente a un vehículo completo y no el que se aplicaría a sus partes y/o componentes, independientemente de si esas autopartes llegan en diferentes embarques o en uno solo.

3. En su país, ¿en qué momento formulan las autoridades aduaneras una determinación acerca de cuándo un conjunto de partes no puede y/o no debe distinguirse del artículo completo que están destinadas a formar? ¿Cómo interpreta su oficina de aduanas, en relación con lo anterior, la expresión "*as presented*" ("éste presente") que figura en la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas del SA?

Esta pregunta está relacionada con la anterior, en el sentido en que la importación de la parte esencial del vehículo (tren motriz) se considera como el vehículo completo (ver interpretación de México).

4. Sírvanse formular observaciones sobre la afirmación hecha por China en el párrafo 160 de su Primera comunicación escrita y en el párrafo 13 de su Declaración oral en relación con la decisión confirmada de la OMA respecto de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas. En particular, sírvanse aclarar el valor jurídico de la decisión de la OMA e indicar si es vinculante para las partes en la OMA.

México no toma postura sobre este asunto.

5. ¿Cómo debería interpretarse la Regla 2 a) a la luz de la decisión citada en la pregunta precedente?

México no toma postura sobre este asunto.

6. Sírvanse formular observaciones sobre la posición de China según la cual la *Nota VII de las Notas explicativas* de la Regla 2 a) de las Reglas generales interpretativas es pertinente para trazar la línea divisoria entre los artículos completos y las partes de esos artículos (párrafo 100 de la Primera comunicación escrita de China).

México no toma postura sobre este asunto.

7. ¿Podrían diferentes aspectos de las medidas impugnadas considerarse unos medidas interiores y otros medidas en frontera? En otras palabras, ¿podría una parte de las medidas ser una medida en frontera al tiempo que la otra es una medida interior? En caso afirmativo, sírvanse indicar qué parte específica está relacionada con una medida en frontera y qué parte con una medida interior. ¿Qué factores tomarían en consideración para formular una determinación de esa índole?

México no toma postura sobre este asunto.

8. A su juicio, si las medidas se consideraran medidas en frontera, ¿seguiría el Grupo Especial obligado a abordar las alegaciones formuladas por los reclamantes en el marco del artículo III del GATT y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC?

México no toma postura sobre este asunto.

9. ¿Cuál es la diferencia entre una carga aplicada "a la importación" y una carga aplicada "con motivo de [la importación]" en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT? ¿Qué pertinencia tiene esta diferencia, si tiene alguna, para el caso que nos ocupa?

México no toma postura sobre este asunto.

10. Con respecto a las palabras "al ser importados en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ¿deben entenderse como una referencia al momento de la presentación en la frontera o a algún momento posterior? Si se trata de un momento posterior, ¿debería determinarse la carga que se fijara sobre la base del estado de los productos al ser presentados en la frontera o sobre la base de su inclusión, tras su entrada, en un producto terminado?

México no toma postura sobre este asunto.

12. (*Todas las partes*) Las Comunidades Europeas explican en el párrafo 262 de su Primera comunicación escrita que una situación prevista en el párrafo 2 a) del artículo 21 del Decreto N° 125, a saber, la importación de un motor y una carrocería juntos, dista mucho de las categorías previstas en la Lista de China examinadas a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87, con arreglo a las cuales los vehículos incompletos o sin terminar pueden clasificarse con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presenten ya las características esenciales.

- a) ¿consideran que los dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 se ajustan a alguno de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto N° 125?; y
- b) en su opinión, ¿qué otros productos de partes de automóviles, distintos de los mencionados en las Consideraciones generales del Capítulo 87, podrían considerarse "vehículos incompletos o sin terminar que presentan ya las *características esenciales* de los vehículos completos o terminados"? Sírvanse explicar su respuesta indicando ejemplos concretos.

México no toma postura sobre este asunto.

13. La Argentina considera que no es "apropiado establecer un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping o compensatorios" (párrafo 20 de la Comunicación escrita de la Argentina). Parece que la Argentina formula este argumento en relación con el debate sobre la "práctica ulteriormente seguida" en el marco de las alegaciones relativas al artículo II.

- a) (*Argentina*) Habida cuenta de su declaración *supra*, ¿ven alguna utilidad en las constataciones de la decisión del Grupo Especial del GATT que se ocupó del

asunto *CEE - Piezas y componentes*, citadas por las partes en sus comunicaciones escritas, para la cuestión de la caracterización de las medidas?

- b) *(Todos los demás terceros)* ¿Están de acuerdo con la afirmación que hace la Argentina en el párrafo 20 de su Comunicación escrita?

México no toma postura sobre este asunto.

14. El siguiente argumento figura en el párrafo 14 de la Declaración oral presentada por Australia en calidad de tercero, y fue formulado en relación con la alegación de China de que una carga que se imponga después del momento o del lugar de importación puede no obstante ser una carga en frontera si está relacionada con una *obligación que nace en el momento de la importación*:

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

- b) *(Todos los demás terceros)* ¿Están de acuerdo con Australia?

México no toma postura sobre este asunto.

15. En el párrafo 8 de la Declaración oral que presentó en calidad de tercero, el Brasil enumera *algunos* elementos de las medidas que podrían ayudar al Grupo Especial a evaluar lo que el Brasil denomina "hecho imponible" y que serían pertinentes para la caracterización de las medidas:

- a) *(Brasil)* Ustedes han dicho que, al examinar estos elementos, el Grupo Especial debería considerarlos en su "debido contexto". Sírvanse explicar esta afirmación.
- b) *(Todos los demás terceros)* ¿Están de acuerdo con el Brasil, en particular con la lista no exhaustiva de elementos que enumeró como pertinentes para la caracterización de las medidas? ¿Qué elementos añadirían a esa lista o eliminarían de ella?
- c) *(Todos los demás terceros)* ¿Consideran que estos elementos podrían aplicarse en general a cualquier situación en la que sea necesario determinar el carácter de una medida?

México no toma postura sobre este asunto.

V. PREGUNTAS ESPECÍFICAS PARA MÉXICO

25. En el párrafo 137 de su Primera comunicación escrita, China hace referencia, entre otras cosas, a las medidas de México contra la elusión de los derechos antidumping y compensatorios. ¿Puede México confirmar si estas medidas siguen en vigor y dar más detalles

sobre ellas, y señalar en particular los elementos que las distinguen de las medidas chinas en cuestión?

¿Tienen ustedes conocimiento de prácticas de ese tipo mantenidas por otros Miembros de la OMC?

El documento a que hace referencia China consiste en la notificación de México respecto de modificaciones a la Ley de Comercio Exterior efectuada el 11 de abril de 2003 a los Comités de Prácticas Antidumping, de Subvenciones y Medidas Compensatorias y de Salvaguardias. Las modificaciones notificadas continúan vigentes. En materia de elusión de cuotas compensatorias, el artículo 89B señala lo siguiente:

"Artículo 89B.- Se considera elusión de cuotas compensatorias o de medidas de salvaguarda, lo siguiente:

- I. la introducción a territorio nacional de insumos, piezas o componentes con objeto de producir o realizar operaciones de montaje de la mercancía sujeta a cuota compensatoria o medida de salvaguarda;
- II. la introducción a territorio nacional de mercancías sujetas a cuota compensatoria o medidas de salvaguarda con insumos, piezas o componentes integrados o ensamblados en un tercer país;
- III. la introducción a territorio nacional de mercancías del mismo país de origen que la mercancía sujeta a cuota compensatoria o medida de salvaguarda, con diferencias relativamente menores con respecto a éstas;
- IV. la introducción a territorio nacional de mercancías sujetas a cuota compensatoria o medida de salvaguarda, importadas con una cuota compensatoria o medida de salvaguarda menor a la que le corresponde; o
- V. cualquier otra conducta que tenga como resultado el incumplimiento del pago de la cuota compensatoria o de la medida de salvaguarda.

Las mercancías que se importen en estas condiciones pagarán la cuota compensatoria o se sujetarán a la medida de salvaguarda correspondiente. La elusión de cuotas compensatorias o medidas de salvaguarda, preliminares o definitivas, se determinará mediante un procedimiento iniciado de oficio o a solicitud de parte interesada."

26. El Grupo Especial observa la afirmación que hace México en el párrafo 3 de su Comunicación escrita según la cual las medidas impugnadas infringen, entre otras disposiciones, las del Acuerdo SMC. Sin embargo, a diferencia de lo que ha hecho en el caso de las alegaciones en el marco del GATT, el Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China, México no detalla sus argumentos en relación con las alegaciones en el marco del Acuerdo SMC. ¿Podría México explicar su afirmación de que las medidas infringen el Acuerdo SMC?

México coincide con los argumentos expresados por los Estados Unidos⁵ y las Comunidades Europeas⁶ en el sentido que las medidas de China constituyen una subvención prohibida conforme al párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (Acuerdo SMC).

Las medidas adoptadas por China satisfacen ambos elementos de la definición de subvención contenida en el artículo 1 del Acuerdo SMC: i) contribución financiera; y ii) beneficio.

La contribución financiera en el presente caso encuadra en el supuesto del párrafo 1 a)1)ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el cual prevé que una contribución financiera existe cuando se condonen ingresos públicos que en otro caso se percibirían. Al contemplar el cobro de una carga del 25 por ciento a las autopartes nacionales y de un 10 por ciento a las autopartes importadas, las medidas en cuestión condonan en efecto el cobro de la diferencia entre ambas cargas, existiendo de esta manera una contribución financiera.

La condonación de un ingreso público evidentemente otorga un beneficio al receptor toda vez que lo coloca en una mejor posición que la que habría tenido de no existir la contribución financiera.

Conforme al párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC, la presente subvención se considera prohibida en virtud de que se encuentra supeditada al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. Asimismo, al ser dicha subvención de naturaleza prohibida, también se considera específica según el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

⁵ Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 122 a 126.

⁶ Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 282 a 299.

ANEXO C

**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
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 C-1

CARTA DE FECHA 7 DE JUNIO DE 2007 DIRIGIDA POR EL GRUPO ESPECIAL A LA SECRETARÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

En la reunión celebrada el 26 de octubre de 2006, el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC estableció el Grupo Especial encargado de examinar el asunto *China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles*, en respuesta a las solicitudes formuladas 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 (véanse los documentos adjuntos), de conformidad con el artículo 9 del Entendimiento sobre Solución de Diferencias. El 27 de enero de 2007 se estableció la composición del Grupo Especial encargado de examinar esta reclamación (véase el documento adjunto con la triple signatura WT/DS339/9, WT/DS340/9 y WT/DS342/9).

En el presente procedimiento se han planteado cuestiones relacionadas con el Sistema Armonizado, en particular con las partidas arancelarias 8702, 8703 y 8704 del Capítulo 87, con respecto a la interpretación del Arancel de Aduanas de China de conformidad con el GATT de 1994. Puesto que la administración del Sistema Armonizado compete a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la finalidad de la presente carta es solicitar, en nombre del Grupo Especial, la asistencia de la OMA en forma de cualquier información fáctica de que disponga con respecto a la pertinencia y aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a) y la Decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la mencionada Regla al interpretar las partidas arancelarias en cuestión.

Las cuestiones concretas sobre las que el Grupo Especial solicita asistencia a la OMA en esta etapa son las siguientes:

1. Regla 2 a) de las Reglas generales para la interpretación del SA:

- la Regla 2 a) establece, entre otras cosas, que "[c]ualquier 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". ¿Qué significado tiene la expresión "*éste presente*" a que se hace referencia en la Regla 2 a)?;
- ¿cómo debe interpretarse la Regla 2 a) teniendo en cuenta la Decisión, mencionada *infra*, del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a)?;
- ¿es pertinente la Regla 2 a), con inclusión de sus Notas explicativas, para trazar la línea divisoria entre los productos completos y las partes de esos productos a efectos de clasificación arancelaria?;
- ¿cómo deben aplicarse las Reglas 1 y 2 a) a la interpretación del Capítulo 87 del SA?;
- el artículo II del GATT de 1994 obliga a los Miembros de la OMC a aplicar aranceles a los productos importados de otros Miembros con arreglo a los términos y condiciones establecidos en sus Listas. Teniendo esto en cuenta, ¿puede coexistir la aplicación por un Miembro de la Regla General de Interpretación 2 a) al interpretar

sus Listas con la obligación establecida en el GATT de 1994? Suponiendo que sea así, ¿de cuánta flexibilidad dispone un Miembro al aplicar los principios de la Regla 2 a)?;

- con arreglo a la medida objeto de litigio en el presente asunto, China trata las siguientes combinaciones de partes de automóviles, ya sean expedidas conjuntamente o por separado, como vehículos completos:
 - 1) los juegos de piezas completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD) importados para el montaje de vehículos;
 - 2) determinadas combinaciones de ensamblados (es decir, se distinguen 8 ensamblados: carrocería, motor, transmisión, ejes con diferencial, ejes portadores, bastidor, sistema de dirección y sistemas de freno) importados para el montaje de vehículos:
 - a) carrocería + motor;
 - b) carrocería o motor + al menos otros 3 ensamblados importados; y
 - c) un mínimo de 5 ensamblados importados distintos de la carrocería o el motor; o
 - 3) el precio total de las partes importadas representa como mínimo el 60 por ciento del precio total de un vehículo completo de ese modelo.

¿Consideran que los criterios enumerados *supra*, que se utilizan para clasificar partes de un producto como un producto completo, son compatibles con la Regla General de Interpretación 2 a) y están comprendidos en el ámbito de discrecionalidad permitido a las autoridades nacionales?

2. **Decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) (HCS/16/Nov.95, Anexo IJ/7 al Doc.39.600E):**

- ¿cuál es la situación jurídica actual de la decisión de la OMA? ¿Es vinculante para las partes en la OMA? ¿Posteriormente, ha habido deliberaciones en relación con la decisión o se han introducido modificaciones en la misma?;
- el párrafo 10 de la decisión de la OMA se refiere a las cuestiones de las "expediciones fraccionadas" y "la clasificación de artículos cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países". ¿Qué significan estas frases? ¿hay alguna diferencia entre estas dos situaciones?;
- el párrafo 11 de la decisión de la OMA se refiere a un estudio complementario sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) que deberá llevar a cabo la Secretaría de la OMA. También se encomienda a la Secretaría que prepare un proyecto de Nota explicativa. ¿Podrían aclarar si ha habido alguna novedad a este respecto?; y
- en el párrafo 12 de la decisión de la OMA se invitaba a las Administraciones a enviar observaciones. ¿Ha habido alguna novedad a este respecto?

3. Prácticas generales en materia de clasificación:

- ¿es una práctica habitual que las autoridades aduaneras impongan derechos arancelarios basándose en la determinación de que partes separadas de un producto constituyen el producto completo?; y
- si la respuesta es afirmativa, ¿hay una práctica habitual entre las autoridades aduaneras nacionales acerca del momento en que se determina si las partes de un producto constituyen el producto completo a efectos de clasificación arancelaria? Dicho de otra manera, ¿adoptan las autoridades aduaneras esas determinaciones fuera del punto de importación (es decir, en la frontera) y/o después del ensamblaje de las partes en un producto completo dentro del país de importación?

4. Partes de automóviles:

- con respecto a los juegos de piezas CKD y SKD, ¿hay alguna diferencia entre "fabricación" y "montaje"? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuál es la diferencia y de qué modo esa diferencia es pertinente para entender la Regla General de Interpretación 2 a)?; y
- ¿qué grado de ajuste o equipamiento de partes de automóviles consideran que es necesario para que esas partes sean clasificadas como vehículos completos en el sentido de las Notas Generales del capítulo 87?

El Grupo Especial desea agradecerles por anticipado su cooperación y asistencia en este importante asunto. La información que facilite la OMA le será sumamente útil al Grupo Especial para llegar a una solución positiva de la diferencia entre las partes. Se agradecería enormemente que la información solicitada en la presente carta pudiera facilitarse a más tardar el 26 de junio de 2007.

ANEXO C-2

CARTA DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2007 DIRIGIDA POR LA SECRETARÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS AL GRUPO ESPECIAL

Me complace responder a su consulta de 7 de junio de 2007 en la que solicitaban asesoramiento técnico sobre determinadas cuestiones sometidas al Grupo Especial encargado de la diferencia DS339/340/342. El tema central de su consulta es la Regla General de Interpretación 2 a) del Sistema Armonizado y su repercusión en la diferencia concreta en cuestión.

Conforme a lo solicitado, se adjunta a la presente carta la respuesta de la secretaría a las preguntas formuladas. En caso de que tengan otras preguntas o deseen obtener información adicional, no duden en ponerse en contacto conmigo.

La siguiente información se presenta por el orden que figura en su carta de 7 de junio de 2007.

"Regla 2 a) de las Reglas generales para la interpretación del SA"

1. *Interpretación de la expresión "éste presente"*: En primer lugar, debo explicar que el Sistema Armonizado (SA) se elaboró a partir de la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (NCCA) y que la Regla General de Interpretación 2 a) de esa nomenclatura anterior utilizaba el término "*imported*" (importado) en la versión inglesa. Esta Regla sirvió de base para la Regla General de Interpretación 2 a) del SA.

Cuando se elaboró el SA en su versión inglesa se sustituyó la palabra "*imported*" que figuraba en la NCCA por la palabra "*presented*". En la versión francesa de la NCCA ya se utilizaba la palabra "*présenté*" y no fue modificada. El cambio estaba previsto inicialmente para una propuesta de Regla que abarcaba las mercancías expedidas con sus accesorios y se consideró que era una modificación que "armonizaría las dos versiones de la Regla y, al mismo tiempo, haría que fuera aplicable a los artículos exportados en caso necesario" (anexo F/2 al documento 25.300 (NC/42/Apr. 79)). Aunque esa propuesta de Regla no llegó a formar parte del SA, el Comité de la Nomenclatura (el Comité establecido en virtud del Convenio de la NCCA) advirtió que la falta de concordancia también existía en la Regla General de Interpretación 2 a) y decidió sustituir la palabra "*imported*" por "*presented*" a lo largo de las versiones inglesas de la Nomenclatura y de las Notas explicativas, armonizándola con la palabra francesa "*présenté*".

A este respecto, desearía recordarles que, a diferencia de la NCCA, que era una Nomenclatura para la clasificación de las mercancías en los Aranceles de Aduana, el SA se utiliza como base para las nomenclaturas arancelarias y estadísticas. Esto último está subrayado en el párrafo 1.b del artículo 3 del Convenio del SA, que dispone que "[l]as Partes Contratantes pondrán también a disposición del público las estadísticas del comercio de importación y exportación siguiendo el código de seis cifras del Sistema Armonizado". Por consiguiente, parece que el término "*imported*" no habría sido apropiado para la aplicación del SA.

Volviendo a su pregunta sobre la interpretación de la expresión "éste presente", el Comité no ha examinado su sentido salvo en el contexto de la cuestión de las expediciones fraccionadas, que expondré más adelante en respuesta a su pregunta concreta sobre esa cuestión.

Dicho esto, a juicio de la Secretaría podría interpretarse que la expresión "éste presente" significa el momento en que las mercancías son presentadas a la Aduana u otras autoridades con el fin de clasificarlas en el arancel o en las nomenclaturas estadísticas comerciales. Sin embargo, el SA no dice nada sobre este punto y el Comité del Sistema Armonizado no ha examinado ninguna modificación del SA que guarde relación con ello. Tal vez su organización desee plantear la cuestión al Comité para que la examine.

2. *Decisión del Comité del SA sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a)*: Mencionan el anexo IJ/7 al documento 39.600E, el informe de la 16ª reunión del Comité del Sistema Armonizado (noviembre de 1995). El Comité examinó durante esa reunión algunas de las normas que deben aplicarse a la clasificación de artículos desmontados o sin montar todavía de conformidad con la Regla General de Interpretación 2 a). El Comité centró el examen en la naturaleza de las distintas partes que puede formar artículos desmontados o sin montar todavía que podrían ser aptos para ser clasificados como entidades de conformidad con la Regla 2 a). El Comité decidió que dicha Regla sería aplicable únicamente a los juegos u otras colecciones de partes que pudieran ser combinadas para formar el artículo terminado por medio de operaciones sencillas de montaje y no sería aplicable a partes que requirieran otras operaciones de elaboración o acabado. Este principio se incorporó en la Nota explicativa de la Regla General de Interpretación 2 a), que dice en la página RG2₂, en el párrafo VII:

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

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

Los elementos sin montar de un artículo que excedan en número al requerido para la formación de un artículo completo, siguen su propio régimen.

El Comité también reafirmó la decisión de octubre de 1963 del antiguo Comité de la Nomenclatura (reproducida en el párrafo 81 del documento 11.000) de que "la cuestión 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 solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional". Según la experiencia de la secretaría -basada en preguntas informales en materia de clasificación planteadas por las administraciones de aduana a lo largo de los años- las leyes y reglamentos nacionales parecen presentar divergencias en lo que respecta a la aplicabilidad de la Regla 2 a) a las expediciones fraccionadas. Tal vez su organización desee proponer que el Comité del SA encargue a la secretaría que siga investigando esta cuestión, con la posible inclusión de una encuesta informal a las administraciones en relación con su aplicación de la Regla 2 a) a las expediciones fraccionadas. No obstante, cabe esperar que las administraciones que permiten esa consolidación de entradas consideren caso por caso las solicitudes para que se dé ese trato, aplicando las normas establecidas en las leyes y reglamentos nacionales.

3. *Pertinencia de la Regla General de Interpretación 2 a) para determinar la línea divisoria entre los productos completos y las partes de esos productos a efectos de clasificación arancelaria*: Entiendo que su pregunta se centra en el significado de la frase "éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado" que figura en la Regla 2 a). La Nomenclatura y las Notas explicativas mayormente guardan silencio sobre el sentido de esta expresión, aunque entre las

Notas explicativas de determinadas partes del SA se citan varios ejemplos. Un ejemplo notable son las Consideraciones generales del Capítulo 87, que dice lo siguiente:

Los **vehículos incompletos o sin terminar** se clasifican con los vehículos completos o terminados **desde el momento en que** presenten ya las características esenciales (Regla General 2 a)). Se consideran como tales, principalmente:

- A) Un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería.
- B) Un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar.
- C) Un ciclo sin el sillín ni los neumáticos.

La pregunta relativa a en qué momento se puede considerar que una colección de partes compone sustancialmente un vehículo automóvil completo debe considerarse según las circunstancias de cada caso. El comité no ha elaborado formalmente principios, ni se ha pronunciado formalmente sobre la clasificación de juegos de partes desmontados correspondientes a los vehículos automóviles del capítulo 87. Sin embargo, me permito señalar que el capítulo 87 plantea problemas de clasificación excepcionales porque además de las partidas en las que se describen vehículos automóviles completos (partidas 87.01-87.05) y una partida correspondiente a partes y accesorios (partida 87.08), el capítulo también contiene una partida separada para los chasis de vehículos automóviles equipados con su motor (partida 87.06) y una partida para las carrocerías de vehículos automóviles (incluidas las cabinas) (partida 87.07).

Menciono lo anterior porque, a juicio de la secretaría, algunos juegos de partes podrían ser clasificables mediante la aplicación de la Regla 2 a) en cualquiera de esas partidas. A este respecto debo señalar que la partida 87.07 abarcaría únicamente aquellos juegos en los que el motor ya esté incorporado al chasis, y que los ensamblados que incluyen cabinas se clasifican en las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos (véase la nota 3 del capítulo 87).

Por lo tanto, la clasificación de las colecciones de partes de vehículos automóviles podría ir desde la clasificación individual de cada parte en la partida 87.08 u otras disposiciones *eo nomine* de la Nomenclatura (véase la nota 2 a la sección XVII), a lo largo de las partidas 87.06 y 87.07, hasta las partidas 87.01-87.05. Los límites entre estas partidas no se han tratado de determinar en el Comité con respecto a los conjuntos de partes desmontados.

Dicho esto, y aunque no estamos en condiciones de darles asesoramiento específico sobre algunas de las preguntas que han planteado con respecto a casos de importaciones concretas, mencionaré a continuación los principios que serían aplicables al formular esas determinaciones.

4. *Aplicación de la Reglas Generales de Interpretación 1 y 2 a) en el capítulo 87 del SA:* Me gustaría señalar en primer lugar que la Regla 2 a) sólo se puede aplicar conjuntamente con la Regla 1. Como he dicho en los dos párrafos anteriores, al aplicar la Regla 2 a) a conjuntos de partes desmontados es importante tener en cuenta no sólo las exclusiones que figuran en la nota 2 de la sección XVII, que serían aplicables de conformidad con la Regla 1, sino también los textos de las partidas 87.06 y 87.07 (incluida la nota 3 del capítulo 87). Como observación adicional en relación con la Regla 1, mencionaré el importante efecto de la nota 3 de la sección XVII, que exige lo siguiente:

En los capítulos 86 a 88, la referencia a las *partes* o a los *accesorios* no abarca a las partes o accesorios que no estén destinados, exclusiva o principalmente, a los vehículos o artículos de esta sección. Cuando una parte o un accesorio sea susceptible de responder a las especificaciones de dos o más partidas de la sección, se clasificará en la partida que corresponda a su utilización principal.

5. *Repercusión del artículo II del GATT en la aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a)*: El artículo 3 del Convenio del SA obliga a las Partes Contratantes a utilizar las Reglas generales para la interpretación, las Notas legales y los textos de las partidas y subpartidas en sus nomenclaturas nacionales, así como los códigos numéricos correspondientes. Su organización es la depositaria de las consolidaciones relativas a los aranceles y cabe esperar que las Listas de concesiones depositadas en la OMC por las Partes Contratantes en el SA estén en conformidad con los textos jurídicos del SA.

La naturaleza de los compromisos que representan las Notas explicativas, los criterios de clasificación y otras opiniones del Comité, incluso en los casos en que están aprobados específicamente por el Consejo de conformidad con el artículo 8 del Convenio del SA, es de carácter consultivo y no convencional. La OMA dispone de un procedimiento para que las administraciones nacionales efectúen notificaciones cuando no pueden aplicar, por ejemplo, una decisión concreta. Aparte de estas consideraciones, deferiría a su Organización la evaluación de la relación entre el artículo II del GATT de 1994 y la Regla General de Interpretación 2 a).

6. *Aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a) a determinadas colecciones específicas de partes*: Los ejemplos que citaban se refieren a la cuestión de si se podría considerar que determinadas colecciones de partes tienen "las características esenciales del artículo completo o terminado", por lo que se refiere a la Regla 2 a). Sin llegar a dar una opinión de clasificación específica, puedo presentar los siguientes principios que afectarían a una decisión sobre la aplicación de la Regla 2 a) a su decisión:

- a. **Juegos de piezas completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (SKD)**: Durante el examen de la Regla 2 a) realizado en la 16ª reunión antes mencionada del Comité del SA (Anexo IJ/7 al Doc. 39.600E), el Comité convino en que el SA no debía exigir que el montaje ulterior de las partes fuera "sencillo". Por esa razón el SA no limita el ámbito de aplicación de la Regla 2 a) a conjuntos de partes para los que la operación de montaje requerida es inferior a un determinado nivel de complejidad. Téngase en cuenta la segunda parte del párrafo VII de la Nota explicativa general de la Regla 2 a), citado *supra* en mi respuesta al punto 2.
- b. **Determinados conjuntos de subensamblados**: Como en el caso anterior, el criterio del SA es si la colección concreta de partes presentada tiene las características esenciales del artículo completo o terminado. Les recuerdo a este respecto las partidas 87.06 y 87.07 y sugiero que tal vez deseen presentar determinados ejemplos al Comité para que dé asesoramiento sobre su clasificación, que en su caso podría incorporarse también en las Notas explicativas o en el Índice de criterios de clasificación.
- c. **Conjuntos de partes que representan el 60 por ciento o más del "precio total" del vehículo completo comparable**: También en este caso se trata de una cuestión que tendría que examinar el Comité.

Para responder a su pregunta de si la aplicación de la Regla 2 a) a los anteriores tipos de productos está comprendida en el ámbito de las facultades discrecionales permitidas a las autoridades nacionales, me limitaré a decir que al no haber orientación específica de la Nomenclatura (es decir, disposiciones jurídicas) ni del Comité (es decir, interpretación de la Nomenclatura), compete a las administraciones aduaneras nacionales interpretar estas disposiciones. No obstante, debo subrayar que en virtud de las disposiciones del Convenio del SA (es decir, el artículo 10), cualquier diferencia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación del Convenio del SA se resolverá, en la medida de lo posible, mediante negociaciones entre ellas. Si no es posible resolver la diferencia, será sometida al Comité del SA para que la examine y haga recomendaciones con vistas a su resolución.

"Decisión del Comité del Sistema Armonizado sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) (HCS/16/Nov.95, Anexo IJ/7 al documento 39.600E)"

7. *Situación jurídica actual y posibles modificaciones:* La decisión del Comité según la cual la Regla 2 a) debe implicar una cierta gama de operaciones de montaje se incorporó en la Nota explicativa de la Regla General de Interpretación 2 a). Téngase en cuenta que las decisiones del Comité del SA, incluidas las Notas explicativas y cualesquiera modificaciones de éstas, no son vinculantes (véase el párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio). A las Partes Contratantes del SA se les pide que informen a la secretaría en caso de que no puedan aplicar alguna decisión del Comité del SA. La secretaría no ha recibido ninguna notificación de esa índole con respecto a la decisión de que se trata.

8. *Codificación y consideración ulterior de la clasificación dada por el SA a las expediciones fraccionadas:* Durante las deliberaciones de la 16ª reunión antes mencionada del Comité del SA, el Comité reafirmó su decisión anterior (reproducida en el párrafo 81 del documento 11.000, NC/11/Oct.63) de que la posible clasificación de las expediciones fraccionadas como una sola entidad a efectos de la Regla de Interpretación 2 a) era una cuestión que competía exclusivamente a cada administración, teniendo en cuenta las leyes y reglamentos nacionales. Cada cierto tiempo el Comité mencionó informalmente esta decisión, pero no se codificó nunca en textos legales ni de Notas explicativas. La expresión "cuyos elementos son originarios o proceden de distintos países" abarca la posibilidad de que los productos tengan su **origen** (preferencial o no preferencial) en el país de expedición o en otro país.

9. *Estudio de la secretaría sobre la posible modificación de la Regla General de Interpretación 2 a) o de la Nota explicativa correspondiente:* Durante cada ciclo de examen las posibles revisiones de la Nota explicativa siempre han incluido las Reglas Generales de Interpretación. Tras las conclusiones de la 16ª reunión, el Comité siguió examinando la cuestión en sus reuniones 17ª y 18ª, lo que dio lugar a una modificación de la Nota explicativa de la Regla 2 a). Con dicha modificación el punto VII fue reemplazado por el texto siguiente:

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

A este respecto, no se tendrá en cuenta la complejidad del método de montaje. Sin embargo, los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final. (anexos H/25 y L/6 al documento 40.600E - HSC/18/Nov.96)

10. *Aportación de las administraciones de los miembros a posibles cambios legales o de las notas explicativas relacionadas con la Regla General de Interpretación 2 a):* Véase el párrafo 9 *supra*.

"Prácticas generales en materia de clasificación"

11. *Imposición de derechos arancelarios basada en la aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a):* La aplicación de derechos arancelarios no está comprendida en la competencia legal de la OMA. A este respecto, desearía señalar a su atención el artículo 9 del Convenio del SA, que dispone que "[l]as Partes contratantes no contraen, por el presente Convenio, ningún compromiso en lo que se refiere al tipo de los derechos de aduanas".

12. *Momento de la determinación aduanera del montaje final a efectos de la aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a):* Desearía remitirme a las observaciones que he formulado en el párrafo 1 *supra*. Dicho esto, la Secretaría tiene conocimiento de que al menos una Parte Contratante ha introducido disposiciones jurídicas en la sección XVI (es decir, los capítulos 84 y 85) y para las partidas 86.08, 88.05, 89.05 y 89.07, que disponen que "[l]as disposiciones de la Regla General 2 a) también son aplicables, a petición del declarante y con sujeción a las condiciones estipuladas por las autoridades competentes, a las [máquinas] [mercancías de las partidas 86.08, 88.05, 89.05 y 89.07] importadas en expediciones fraccionadas".

A este respecto, también hay que señalar que el término "importación" se define como "la acción de introducir en un territorio aduanero cualquier mercancía" (*Glosario de términos aduaneros internacionales*).

"Partes de automóviles"

13. *Diferencia entre "fabricación" y "montaje" de los juegos de piezas CKD o SKD y su pertinencia para la aplicación de la Regla General de Interpretación 2 a):* A mi juicio, aunque el término "fabricación" no figura en el texto de la Regla 2 a) ni en las Notas explicativas que guardan relación con ella, incluye el "montaje" pero no se limita a ello. Según la Nota explicativa de la Regla 2 a), el proceso de ensamblado está limitado a operaciones que se realizan, por ejemplo, por medio de dispositivos de fijación (tornillos, pernos, tuercas, etc.) o por remachado o soldadura. A este respecto, no se tendrá en cuenta la complejidad del método de montaje. Sin embargo, los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final. Véase también el párrafo 9 *supra*.

14. *Grado de ajuste o equipamiento necesario para que un vehículo sea considerado completo en el sentido de las Notas del capítulo 87:* En primer lugar, desearía reiterar la observación que he formulado en relación con los puntos 6 b) y 12 *supra*, es decir, que a nuestro juicio la Regla 2 a) exige un análisis de la susceptibilidad de la colección de partes en cuestión para ser ensambladas de acuerdo con las directrices enunciadas en el párrafo VII) de la página RG2₂ de la Notas explicativa y que se cita en el marco del punto 2 *supra*. Este análisis no se basaría en la observación ni certificación de procedimientos reales de montaje, sino que dependería del tipo de operaciones que fueran necesarias para transformar las partes en un artículo que tuviera las características esenciales del artículo completo o terminado de una partida adecuada.

Por último, se agradecería que el contenido de esta comunicación no se pusiera a disposición del público en general sin nuestra aprobación previa.

ANEXO C-3

CARTA DE FECHA 16 DE JULIO DE 2007 DIRIGIDA POR EL GRUPO ESPECIAL A LA SECRETARÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Desearía aprovechar esta oportunidad para agradecerles nuevamente su respuesta a la consulta que les hicimos el 7 de junio de 2007 con respecto al procedimiento del Grupo Especial encargado del asunto *China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles*. Su respuesta ha resultado ser utilísima para comprender varias cuestiones relativas al Sistema Armonizado que se han planteado en este caso.

A este respecto, el Grupo Especial desearía solicitar nuevas aclaraciones sobre esta cuestión con respecto a las preguntas adicionales que figuran a continuación, entre ellas cuestiones relativas al "Convenio de Kyoto revisado para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros" y al "Glosario de términos aduaneros internacionales" de la OMA.

Regla 2 a) de las Reglas generales para la interpretación del SA:

5. En lo que respecta a la determinación de las "características esenciales" de un artículo incompleto o sin terminar que se prevé en la Regla 2 a), ¿puede formularse esa determinación únicamente caso por caso? Dicho de otra manera, ¿consideran que las autoridades aduaneras tienen una serie de criterios predeterminados que serán utilizados para determinar si determinadas partes y componentes importados tienen las características esenciales de un artículo completo?

6. Sobre la base de la respuesta que figura en el párrafo 4 de su contestación según la cual la Regla General de Interpretación 2 a) debe aplicarse conjuntamente con la Regla 1, ¿significa esto que la Regla 2 a) sólo se puede tomar en consideración después de aplicar la Regla 1?

7. ¿Se aplican las seis Reglas Generales de Interpretación por orden jerárquico? En caso de que la clasificación pueda determinarse de acuerdo con los términos de las partidas y, en su caso, las notas correspondientes de sección o capítulo, ¿sencillamente no son aplicables otras reglas?

8. ¿Está dentro de las facultades discrecionales de las autoridades aduaneras clasificar partes como un artículo completo para lograr la percepción de un tipo de derecho superior aplicable a los artículos completos, con independencia de la forma en que el importador desee organizar y documentar sus importaciones? A este respecto, ¿qué pertinencia tiene, si es que tiene alguna, la segunda frase de la Nota explicativa V de la Regla 2 a), que dispone que es "sobre todo por razones tales como la necesidad o la comodidad del embalaje, de la manipulación o del transporte".

9. ¿Podrían explicar cuáles son las circunstancias en las que se plantea la necesidad de que las autoridades aduaneras apliquen la Regla 2 a)? A este respecto, ¿cuáles son las diferencias entre la primera y la segunda frases de la Regla 2 a)?

10. El principio de la *segunda* frase de la Regla 2 a) con respecto a los artículos cuando "se presente[n] desmontado[s] o sin montar todavía", ¿abarca únicamente las situaciones en que las partes necesarias para montar un artículo completo llegan a la frontera a la vez en un sola expedición o abarca también aquellas situaciones en que las partes para montar un artículo completo llegan por separado en varias expediciones, con inclusión de las que llegan en distintos momentos, a distintos puertos y procedentes de distintos lugares de origen?

11. En relación con la pregunta 2 (segundo inciso) que les formulamos en nuestra carta anterior, ¿podrían explicarnos si el tipo de productos mencionados en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, es decir, "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", se refiere a productos que han llegado a la frontera ya montados a partir de esos elementos? Dicho de otra manera, ¿qué significa "productos montados" en este contexto: productos ya montados cuando se presentan en la frontera o productos que han de ser montados en el país importador?

12. ¿Es la decisión del Comité de la Nomenclatura citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA (HSC/16/Nov. 95) una indicación de que las cuestiones que afectan a productos de origen mixto no están comprendidas en el ámbito de aplicación de la Regla 2 a)? ¿Se refiere el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA a la cuestión relativa a las normas de origen y no a cuestiones de clasificación arancelaria? Sírvanse facilitar el texto de la decisión del Comité de la Nomenclatura (NC/11/Oct.63 - Report) citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA.

13. En el párrafo 11 de la Decisión del Comité del SA se dice que "el Sr. Kusahara indicó que el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) era susceptible de distintas interpretaciones". ¿En qué medida el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) es susceptible de distintas interpretaciones por los miembros de la OMA?

14. Cuando las partes y componentes son importados y posteriormente se montan en un artículo completo, ¿qué debe figurar en las estadísticas de importación del país importador? Por ejemplo, ¿deben figurar los distintos orígenes de las partes y componentes que forman el artículo completo?

15. ¿Es norma que las autoridades aduaneras presuman que la información que figura en la declaración del importador es correcta y la acepten como la ha declarado, salvo que las autoridades aduaneras puedan demostrar que es incorrecta?

16. Al aplicar el principio de la Regla 2 a), ¿cómo deben clasificarse las partes utilizadas generalmente en el montaje de diversos productos, como los tornillos y tuercas? ¿Se tienen también en cuenta estas partes de conexión al determinar si determinadas partes tienen las características esenciales de un artículo completo?

17. ¿Es el concepto de "expediciones" ("consignments") que se utiliza en la expresión "expediciones fraccionadas" ("split consignments") distinto del concepto de "envío" ("shipment")?

Convenio de Kyoto revisado para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (el "Convenio de Kyoto"):

18. ¿Contiene el *Convenio de Kyoto* alguna referencia al *momento y lugar* de la percepción o liquidación de los derechos? ¿Hay alguna otra documentación complementaria que explique el sentido del *momento y lugar* de la percepción o liquidación de los derechos? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de la negociación del *Convenio de Kyoto* sobre el sentido de estos términos?

19. El capítulo 2 del *Convenio de Kyoto* contiene la siguiente definición:

- E8./F11. "**Derechos aduaneros**": los derechos establecidos en los aranceles de Aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero;

- E.20./F14. "***Derechos e impuestos a la importación***": los derechos aduaneros y todos los otros derechos, impuestos o recargos percibidos en la importación o con motivo de la importación de mercancías, salvo los recargos cuyo monto se limite al costo aproximado de los servicios prestados o percibidos por la Aduana por cuenta de otra autoridad nacional.

¿Hay alguna documentación complementaria que explique el sentido de las expresiones "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación" que se mencionan *supra*? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de la negociación del Convenio de Kyoto sobre el significado de las expresiones mencionadas *supra*, "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación"? ¿Se ha mencionado de alguna manera el texto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 en la historia de la negociación del Convenio de Kyoto en el contexto de estas definiciones?

20. ¿Qué relación hay entre las definiciones respectivas de "***derechos aduaneros***" y "***derechos e impuestos a la importación***" en el capítulo 2 del *Convenio de Kyoto*? Concretamente, ¿cuál es la diferencia entre la expresión "sometidas (...) a la entrada" utilizada en la primera definición y la expresión "en la importación o con motivo de la importación" utilizada en la segunda?

Organización Mundial de Aduanas, Glosario de términos aduaneros internacionales, Bruselas, mayo de 2006 (El "GLOSARIO"):

21. En las Recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre el uso del Glosario de términos aduaneros internacionales, de 6 de julio de 1993, se indica que "aunque el Glosario no tiene en sí mismo la condición jurídica de un instrumento internacional, ha sido aprobado por el Consejo y determinadas definiciones en él contenidas han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales". ¿Sería posible que la OMA nos indicara cuáles son las definiciones del Glosario que "han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales" y/o si las dos definiciones anteriormente mencionadas están incluidas en el ámbito de esas definiciones que han sido aceptadas por las partes contratantes?

El Grupo Especial agradecería mucho que la información solicitada en esta carta pudiera facilitarse a más tardar **el 30 de julio de 2007**. Asimismo, deseo aprovechar esta oportunidad para asegurarles que se ha recordado a las partes en la diferencia el carácter confidencial de su carta de fecha 20 de junio de 2007. En caso de que tengan dudas o preocupaciones a este respecto, no duden en comunicárnoslas.

ANEXO C-4

CARTA DE FECHA 30 DE JULIO DE 2007 DIRIGIDA POR LA SECRETARÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS AL GRUPO ESPECIAL

Me complace responder a su consulta complementaria de 16 de julio de 2007 sobre determinadas cuestiones sometidas al Grupo Especial encargado de la diferencia DS339/340/342 y mi correspondencia anterior (07NL0408).

Conforme a lo solicitado, se adjunta a la presente carta la respuesta de la secretaría a las preguntas planteadas. En caso de que tengan otras preguntas o deseen obtener información adicional no duden en ponerse en contacto conmigo.

Regla 2 a) de las Reglas generales para la interpretación del SA:

5. Pregunta: En lo que respecta a la determinación de las "características esenciales" de un artículo incompleto o sin terminar que se prevé en la Regla 2 a), ¿puede formularse esa determinación únicamente caso por caso? Dicho de otra manera, ¿consideran que las autoridades aduaneras tienen una serie de criterios predeterminados que serán utilizados para determinar si determinadas partes y componentes importados tienen las características esenciales de un artículo completo?

No hay nada en el Convenio ni en las decisiones de política del Comité del Sistema Armonizado que impida a una administración establecer criterios formales para determinar cuándo debe aplicarse la Regla 2 a). De hecho, la interpretación del Sistema Armonizado (SA) es un derecho que corresponde a cada Parte Contratante y es razonable suponer que dichas interpretaciones adopten la forma de resoluciones anticipadas en materia de clasificación (información arancelaria vinculante o IAV), determinaciones de clasificación individuales tras la liquidación de una declaración oficial específica, resoluciones judiciales, reglamentos o disposiciones legislativas nacionales.

Como es lógico, esas acciones podrían dar lugar a interpretaciones diferentes entre los países. Cuando una Parte Contratante solicita que el Comité considere la clasificación de un artículo específico (o grupo de artículos presentados conjuntamente) y el Comité formula una determinación y emite un criterio de clasificación, no es infrecuente que dicho criterio esté en desacuerdo con una o más resoluciones de clasificación, IAV, u otras normas administrativas o legislativas nacionales. Está previsto que las Partes Contratantes busquen la forma de modificar sus instrumentos internos para permitir la aplicación del criterio de clasificación y están obligadas a informar al Comité cuando no pueden hacerlo.

6. Pregunta: Sobre la base de la respuesta que figura en el párrafo 4 de su contestación según la cual la Regla General de Interpretación 2 a) debe aplicarse conjuntamente con la Regla 1, ¿significa esto que la Regla 2 a) sólo se puede tomar en consideración después de aplicar la Regla 1?

Mi respuesta a su pregunta inicial N° 4 era que "la Regla 2 a) sólo se puede aplicar conjuntamente con la Regla 1". Como se indica en el texto jurídico de la Regla 1:

"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:"

Las palabras "y, ..., de acuerdo con las Reglas siguientes" exige que se consulten todas las Reglas Generales de Interpretación cuando se clasifican artículos en el SA. Sin embargo, las Reglas Generales de Interpretación 3 y 4 comienzan con un texto que las hace claramente aplicables únicamente cuando las Reglas 1, 2, 5 y 6 no establecen una clasificación única para el artículo de que se trate. La Regla 2, que no comienza con un texto condicional así, siempre debe tomarse en consideración *siempre que los textos de las partidas y notas legales no exijan lo contrario*.

El texto que figura en cursivas en la frase anterior significa que una partida que prevea específicamente una colección de partes no ensambladas o un artículo incompleto tendría prelación por la aplicación de la Regla 1 porque la Regla 2 no sería aplicable (es decir, porque ... **son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas**). Como señalé en mi carta de 20 de junio de 2007, ejemplos de tales situaciones son las partidas 87.06 y 87.07. Este principio se expone en el párrafo V) de la Nota explicativa de la Regla General de Interpretación 1:

"En el apartado III) b), la frase *si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas* está destinada a precisar, sin lugar a equívoco, que el texto de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo tiene prioridad sobre cualquier otra consideración para determinar la clasificación de una mercancía. Por ejemplo, en el Capítulo 31, las Notas disponen que ciertas partidas *sólo* comprenden determinadas mercancías. Esto significa que el alcance de estas partidas no puede ampliarse para abarcar mercancías que, de otra forma, se incluirían en ellas por aplicación de la Regla 2 b)."

7. Pregunta: ¿Se aplican las seis Reglas Generales de Interpretación por orden jerárquico? En caso de que la clasificación pueda determinarse de acuerdo con los términos de las partidas y, en su caso, las notas correspondientes de sección o capítulo, ¿sencillamente no son aplicables otras reglas?

Es habitual explicar que las Reglas Generales de Interpretación se aplican de manera consecutiva. La propia secretaría ha prestado asesoramiento en materia de clasificación a administraciones de aduanas en el que indicábamos que la clasificación estaba determinada por la aplicación de la Regla 1 (y 6, naturalmente) y que las Reglas 2 a 5 no son aplicables. Sin embargo, como pueden observar en mi respuesta anterior, para ser precisos, cuando la clasificación viene determinada por las Reglas 1 y 6 no significa que no se hayan consultado las demás Reglas Generales de Interpretación. Simplemente significa que la aplicación del texto de la Regla 1, en particular de la expresión "si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas", hace que no sea aplicable la Regla 2.

Los criterios de clasificación promulgados por el Comité del SA incluyen una relación de las Reglas Generales de Interpretación aplicables. Por las razones antes indicadas, el Comité incluye ahora la Regla 1 en todas las relaciones de las Reglas aplicables (en ocasiones también se citan otras Notas de sección o de capítulo).

8. Pregunta: ¿Está dentro de las facultades discrecionales de las autoridades aduaneras clasificar partes como un artículo completo para lograr la percepción de un tipo de derecho superior aplicable a los artículos completos, con independencia de la forma en que el importador desee organizar y documentar sus importaciones? A este respecto, ¿qué pertinencia tiene, si es que tiene alguna, la segunda frase de la Nota explicativa V de la Regla 2 a), que

dispone que es "sobre todo por razones tales como la necesidad o la comodidad del embalaje, de la manipulación o del transporte".

El artículo 9 del Convenio del Sistema Armonizado dispone lo siguiente: **"Las Partes contratantes no contraen, por el presente Convenio, ningún compromiso en lo que se refiere al tipo de los derechos de aduanas."** Esa firme declaración pone en claro que el ámbito de competencia de la OMA, de sus instrumentos y de sus Comités no se extiende a cuestiones basadas en los aranceles. Por lo tanto, la secretaría no está en condiciones de responder a preguntas relacionadas con esas cuestiones. Me remitiría a la respuesta que he dado a la pregunta 5 *supra* en relación con las facultades discrecionales que tienen las autoridades nacionales en materia de clasificación.

No obstante, también debo señalar que en el preámbulo del Convenio de la NAB (15 de diciembre de 1950) se subraya la conveniencia de "una base común para la clasificación de las mercancías en los aranceles de aduanas".

En lo que respecta al texto citado de la Nota explicativa, la secretaría entiende que el texto es simplemente una explicación de las razones históricas de que los artículos sean expedidos desmontados o sin montar todavía. Las Notas explicativas tienen naturaleza simplemente consultiva y no dispositiva y por lo tanto no son prescriptivas ni, por analogía inversa, proscriptivas.

9. Pregunta: ¿Podrían explicar cuáles son las circunstancias en las que se plantea la necesidad de que las autoridades aduaneras apliquen la Regla 2 a)? A este respecto, ¿cuáles son las diferencias entre la primera y la segunda frases de la Regla 2 a)?

Sobre la base de mis respuestas anteriores se deduce que siempre deberá aplicarse la Regla 2 a) cuando se cumplan las tres condiciones siguientes:

- i) que el artículo en cuestión se presente incompleto, sin terminar, desmontado o sin montar todavía y
- ii) que el artículo presente las características esenciales del artículo completo o terminado, y
- iii) que los textos de la partida y de las Notas legales del SA no dispongan otra cosa para el artículo.

En lo que respecta a la diferencia entre la primera y segunda frases de la Regla 2 a), la primera frase prevé la clasificación, como una entidad, de artículos presentados incompletos o sin terminar, mientras que la segunda frase prevé la clasificación, como una entidad, de determinadas colecciones de artículos individuales (comúnmente denominadas "partes"). La segunda frase también aclara que para que una colección de "partes" pueda ser clasificada como una entidad dicha colección no tiene que ser suficiente para montar artículos completos o terminados siempre que las "partes" puedan ser montadas para formar un artículo incompleto o sin terminar que tenga las características esenciales de un artículo completo o terminado.

Téngase en cuenta que el empleo de los términos "entidad" y "partes" en el párrafo anterior no pretende ser interpretado de ninguna determinada forma jurídicamente vinculante, sino simplemente como un concepto genérico informativo.

10. Pregunta: El principio de la *segunda* frase de la Regla 2 a) con respecto a los artículos cuando "se presente[n] desmontado[s] o sin montar todavía", ¿abarca únicamente las situaciones en que las partes necesarias para montar un artículo completo llegan a la frontera a la vez en un sola expedición o abarca también aquellas situaciones en que las partes para montar un artículo completo llegan por separado en varias expediciones, con inclusión de las que llegan en distintos momentos, a distintos puertos y procedentes de distintos lugares de origen?

Yo utilizaría la expresión "expediciones fraccionadas" para identificar los tipos de expediciones que describen. La expresión "expediciones fraccionadas" no está definida formalmente pero se utiliza ampliamente para describir una serie de prácticas comerciales. Como señalé en el párrafo 8 de mi carta de 20 de junio, el Comité del SA, que determina el ámbito del SA, ha decidido "que la posible clasificación de las expediciones fraccionadas como una sola entidad a efectos de la Regla de Interpretación 2 a) era una cuestión que competía exclusivamente a cada administración, teniendo en cuenta las leyes y reglamentos nacionales".

Esto no impediría al Comité considerar una modificación de los textos jurídicos o explicativos para establecer una norma aplicable a esas situaciones, pero hasta el momento no ha decidido hacerlo.

11. Pregunta: En relación con la pregunta 2 (segundo inciso) que les formulamos en nuestra carta anterior, ¿podrían explicarnos si el tipo de productos mencionados en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, es decir, "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", se refiere a productos que han llegado a la frontera ya montados a partir de esos elementos? Dicho de otra manera, ¿qué significa "productos montados" en este contexto: productos ya montados cuando se presentan en la frontera o productos que han de ser montados en el país importador?

La reunión en cuestión tuvo lugar en 1995 y la única orientación que tenemos es el acta resumida (Doc.39.600).

El texto completo de la frase que citan dice así:

"Por consiguiente, el Comité decidió 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 solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional."

El SA no obliga a las Partes Contratantes a clasificar los artículos de manera distinta o similar a nivel del SA sobre la base de un solo origen en contraposición a un origen múltiple. Me inclino a pensar que el pasaje que citan se refiere a la clasificación de una colección de artículos tomando como base la posibilidad de su montaje ulterior, y refleja la opinión del Comité de que la determinación de si la multiplicidad de origen deberá afectar a la aplicabilidad de la Regla 2 a) es una cuestión que incumbe a cada Parte Contratante.

Una vez más, esto no impediría que el Comité examinara una modificación de los textos jurídicos o explicativos para establecer una norma aplicable a tales situaciones, pero hasta ahora no ha decidido hacerlo.

12. Pregunta: ¿Es la decisión del Comité de la Nomenclatura citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA (HSC/16/Nov. 95) una indicación de que las cuestiones que afectan a productos de origen mixto no están comprendidas en el ámbito de aplicación de la Regla 2 a)?

¿Se refiere el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA a la cuestión relativa a las normas de origen y no a cuestiones de clasificación arancelaria? Sírvanse facilitar el texto de la decisión del Comité de la Nomenclatura (NC/11/Oct. 63 - Report) citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA.

Responderé a su primera pregunta diciendo que la decisión del Comité de la Nomenclatura citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA (Anexo IJ/7 al Doc. 39.600, HSC/16/Nov.95) parece ser una indicación de que el SA no aborda la aplicabilidad de la Regla 2 a) a la clasificación de productos de origen mixto.

Responderé a su segunda pregunta diciendo que parece que el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA denota que, a su juicio, la cuestión de si el origen múltiple debe afectar a la clasificación de artículos desmontados o sin montar todavía es una cuestión que deben resolver exclusivamente las distintas administraciones, teniendo en cuenta sus leyes y reglamentos nacionales.

Al final de la presente respuesta figura una copia del pasaje pertinente del acta resumida de la 11ª reunión del Comité de la Nomenclatura (Doc. 11.000, de octubre de 1963).

13. Pregunta: En el párrafo 11 de la Decisión del Comité del SA se dice que "el Sr. Kusahara indicó que el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) era susceptible de distintas interpretaciones". ¿En qué medida el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) es susceptible de distintas interpretaciones por los miembros de la OMA?

La cuestión planteada por el Director de la Nomenclatura refleja el concepto general que señalé en mi respuesta a la pregunta 5 *supra*, es decir, que la interpretación del SA es un derecho que corresponde a cada Parte Contratante y que es razonable suponer que esas interpretaciones adopten la forma de IAV, determinaciones de clasificación individuales tras la liquidación de una declaración oficial específica, resoluciones judiciales, reglamentos o disposiciones legislativas nacionales.

Como es lógico, esas acciones podrían dar lugar a interpretaciones diferentes entre los distintos países. Cuando una Parte Contratante solicita que el Comité considere la clasificación de un artículo específico (o grupo de artículos presentados conjuntamente) y el Comité formula una determinación y emite un criterio de clasificación, no es infrecuente que dicho criterio esté en desacuerdo con una o más resoluciones de clasificación, IAV, u otras normas administrativas o legislativas nacionales. Está previsto que las Partes Contratantes busquen la forma de modificar sus instrumentos internos para permitir la aplicación del criterio de clasificación y están obligadas a informar al Comité cuando no pueden hacerlo.

14. Pregunta: Cuando las partes y componentes son importados y posteriormente se montan en un artículo completo, ¿qué debe figurar en las estadísticas de importación del país importador? Por ejemplo, ¿deben figurar los distintos orígenes de las partes y componentes que forman el artículo completo?

El párrafo 1 b) del artículo 3 del Convenio del SA dispone lo siguiente:

Las Partes Contratantes pondrán también a disposición del público las estadísticas del comercio de importación y exportación siguiendo el código de seis cifras del Sistema Armonizado o, por su propia iniciativa, con un nivel más detallado, en la medida en que tal publicación no quede excluida por razones excepcionales, tales como el carácter confidencial de las informaciones de orden comercial o la seguridad nacional.

Por consiguiente, el SA no impide a las Partes Contratantes publicar datos que reflejen el origen. Sin embargo, como he señalado en la respuesta a la pregunta 11 *supra*, el SA no obliga a las Partes Contratantes a clasificar los artículos de manera distinta o similar sobre la base de un solo origen en contraposición a un origen múltiple.

La Recomendación de la OMA de 1º de julio de 2006 sobre la utilización de unidades de cantidad uniformes para facilitar la recolección, comparación y análisis de las estadísticas internacionales basadas en el Sistema Armonizado especifica, para las partes que aplican la Recomendación, como unidad de cantidad única para cada subpartida los datos cuantitativos mínimos declarados por esa administración en sus estadísticas comerciales nacionales. Al 13 de marzo de 2007, 52 Partes Contratantes (de un total de 128) y 3 partes no contratantes han notificado a la secretaría que están aplicando esa Recomendación concreta.

No obstante, esas unidades de cantidad representan una cifra global para toda una subpartida del SA y por eso la repercusión de la política de una administración determinada en lo que respecta al origen múltiple y la Regla 2 a) puede no desprenderse claramente de los datos cuantitativos y cabe repetir que el SA no especifica de qué manera el origen múltiple afectaría a la notificación de la unidad de cantidad uniforme, dejando con ello que cada administración decida y aplique su propia metodología para resolver esa cuestión.

15. Pregunta: ¿Es norma que las autoridades aduaneras presuman que la información que figura en la declaración del importador es correcta y la acepten como la ha declarado, salvo que las autoridades aduaneras puedan demostrar que es incorrecta?

El SA no dice nada en lo que respecta a la presunción de exactitud. Los miembros de la OMA se reúnen cada cierto tiempo en distintos foros para discutir cuestiones relacionadas con técnicas y procedimientos aduaneros. Hay varios instrumentos internacionales, como el Acuerdo de Valoración y el Convenio de Kyoto (revisado) para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros mediante los cuales las Partes Contratantes convienen en divulgar y/o armonizar determinados aspectos de sus regímenes. Tal vez estén interesados en examinar esos convenios.

16. Pregunta: Al aplicar el principio de la Regla 2 a), ¿cómo deben clasificarse las partes utilizadas generalmente en el montaje de diversos productos, como los tornillos y tuercas? ¿Se tienen también en cuenta estas partes de conexión al determinar si determinadas partes tienen las características esenciales de un artículo completo?

En la práctica muchos accesorios de automóviles, como los descritos en las partidas 73.17 ó 73.18 se consideran como **partes de uso general** definidas por la Nota 2 de la Sección XVI. De conformidad con la Nota 3 de la Sección XVII, cuando esos artículos se presentan por separado no son clasificables en las disposiciones correspondientes a las partes de vehículos automóviles.

No obstante, eso no impediría que fueran incluidos entre los componentes abarcados por la Regla 2 a), puesto que las Reglas Generales de Interpretación son aplicables a todo el SA, salvo que, naturalmente, el texto jurídico de cualquiera de las partidas o Notas exija lo contrario.

17. Pregunta: ¿Es el concepto de "expediciones" ("consignments") que se utiliza en la expresión "expediciones fraccionadas" ("split consignments") distinto del concepto de "envío" ("shipment")?

Ninguno de esos términos tiene naturaleza convencional en el SA y por lo tanto no hay una interpretación oficial de ninguno de ellos. No obstante, cabe esperar que debido al empleo

generalizado de tales términos, con sentidos muy distintos entre las diferentes administraciones de aduana, leyes y reglamentos nacionales, y el comercio, el Comité del SA evite utilizar esas expresiones en el futuro en todo documento que pueda tener valor como precedente (criterios de clasificación, recomendaciones, convenios) o en caso contrario defina el término de manera rígida.

Convenio de Kyoto revisado para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (el "Convenio de Kyoto"):

Observaciones generales: China pasó a ser Parte Contratante del Convenio de Kyoto revisado al depositar su instrumento de adhesión al Protocolo de Enmienda el 15 de junio de 2000 y el Convenio de Kyoto revisado entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Por consiguiente, las definiciones previstas en el capítulo 2 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado entraron en vigor ese día. No obstante, las definiciones *per se* no establecieron obligaciones para las Partes Contratantes. China dispone de un período de tres años (o de cinco años en el caso de algunas disposiciones) a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio de Kyoto revisado para aplicar plenamente las disposiciones sustantivas (es decir, el 3 de febrero de 2009 = tres años después de la entrada en vigor del Convenio).

Para evitar toda equivocación entre el Convenio de Kyoto original (1973) y el Convenio de Kyoto revisado (1999), para este último se utiliza la abreviatura CKR en la presente respuesta.

Los textos del Convenio de Kyoto y del CKR figuran en el sitio Web público de la OMA en la siguiente dirección:

<http://wcoomd.org/ie/En/Conventions/conventions.html>.

Las Directrices del CKR no son instrumentos jurídicamente vinculantes, pero ofrecen información útil que los miembros de la OMA pueden utilizar como notas interpretativas y orientación al indicar las mejores prácticas. En caso de que no tengan acceso a las Directrices, sírvanse ponerse en contacto con nosotros. (Las Directrices están protegidas por el derecho de autor y normalmente se venden al público previo pago de un derecho.)

Son las Partes Contratantes, colectivamente, las que tienen autoridad para interpretar el CKR. Los puntos de vista expresados en la presente nota corresponden a la Secretaría de la OMA.

18. Pregunta: ¿Contiene el *Convenio de Kyoto* alguna referencia al *momento y lugar de la percepción o liquidación de los derechos*? ¿Hay alguna otra documentación complementaria que explique el sentido del *momento y lugar de la percepción o liquidación de los derechos*? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de la negociación del *Convenio de Kyoto* sobre el sentido de estos términos?

Los textos jurídicos del CKR establecen que la legislación nacional especificará las circunstancias relativas a la liquidación y percepción de los derechos de aduana. Por lo tanto, no especifica el momento y lugar de la percepción o liquidación de los derechos. El capítulo pertinente del Anexo General del CKR es el capítulo 4.

En lo que respecta a la liquidación, las Normas pertinentes son la 4.1, 4.2, 4.3 y 4.5 del Anexo General y en su Directrices figura información complementaria (capítulo 4 del Anexo General - Directrices sobre derechos e impuestos, 1.2 Antecedentes, 2.1 Liquidación y percepción de los derechos e impuestos, 2.1.1 Liquidación).

Las disposiciones del CKR distinguen la percepción del pago: la primera es una acción que lleva a cabo la Aduana mientras que el pago es una acción del comercio. En su pregunta se refieren específicamente a la percepción. En lo que respecta a la percepción, la Norma pertinente es la 4.10. En sus Directrices figura información complementaria (capítulo 4 del Anexo General - Directrices sobre derechos e impuestos, 2.1 Liquidación y percepción de los derechos e impuestos, 2.1.4 Percepción).

En lo que respecta al pago, las Normas pertinentes son la 4.8 y 4.9 del Anexo General. En el capítulo 2 del Anexo General se define la expresión 'fecha de pago' como "la fecha en que resulta exigible el pago de los derechos e impuestos". En su Directriz se indica también que los derechos e impuestos se pagan normalmente en la oficina de aduanas en que se presentó la declaración de las mercancías o en algunos casos se puede elegir una oficina de aduanas para realizar el pago de los derechos e impuestos correspondientes a todas las expediciones, con independencia del lugar en que fueron despachadas.

19. Pregunta: El capítulo 2 del *Convenio de Kyoto* contiene la siguiente definición:

- **E8./F11. "Derechos aduaneros":** los derechos establecidos en los aranceles de Aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero;
- **E.20./F14. "Derechos e impuestos a la importación":** los derechos aduaneros y todos los otros derechos, impuestos o recargos percibidos en la importación o con motivo de la importación de mercancías, salvo los recargos cuyo monto se limite al costo aproximado de los servicios prestados o percibidos por la Aduana por cuenta de otra autoridad nacional.

¿Hay alguna documentación complementaria que explique el sentido de las expresiones "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación" que se mencionan *supra*? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de la negociación del Convenio de Kyoto sobre el significado de las expresiones mencionadas *supra*, "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación"? ¿Se ha mencionado de alguna manera el texto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 en la historia de la negociación del Convenio de Kyoto en el contexto de estas definiciones?

Con respecto a la expresión "en la importación o con motivo de la importación", no se trata de una expresión nueva. Por ejemplo, se utilizó en la definición de la expresión "derechos e impuestos a la importación" en el Anexo B.1 del Convenio de Kyoto original (Formalidades para uso interno: entraron en vigor en 1977) y en el Convenio TIR de las Naciones Unidas (1975). El Comentario al Convenio de Kyoto original en lo que respecta a la definición de la expresión "derechos e impuestos a la importación" explica que "[e]sta definición abarca también el impuesto sobre el valor añadido percibido con motivo de la importación de mercancías". En consecuencia, interpretamos que esta expresión abarca no sólo los derechos de aduana sino también una amplia gama de impuestos internos.

Con respecto al alcance de la expresión "todos los demás derechos o carga de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta" prevista en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT, en la decisión del Consejo del GATT de marzo de 1980 (IBDD S27/23) el Consejo del GATT dijo que en principio la expresión se refiere solamente a aquellos derechos y cargas que implican una discriminación contra las importaciones. El párrafo 2 del artículo II del GATT dejó en claro que no comprenden ni las cargas equivalentes a impuestos interiores ni los derechos antidumping o compensatorios, ni tampoco los derechos u otras cargas proporcionales al costo de los servicios prestados.

20. Pregunta: ¿Qué relación hay entre las definiciones respectivas de "derechos aduaneros" y "derechos e impuestos a la importación" en el capítulo 2 del Convenio de Kyoto? Concretamente, ¿cuál es la diferencia entre la expresión "sometidas (...) a la entrada" utilizada en la primera definición y la expresión "en la importación o con motivo de la importación" utilizada en la segunda?

Derechos aduaneros: los derechos establecidos en los aranceles de Aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías ... a la entrada ... del territorio aduanero.

Derechos e impuestos a la importación: [los derechos aduaneros] + [todos los otros derechos, impuestos o recargos percibidos en la importación o con motivo de la importación de mercancías].

Se pueden establecer impuestos sobre las mercancías (impuesto sobre el consumo) o las ventas (IVA). A nuestro juicio la expresión "en la importación o con motivo de la importación" se refiere al establecimiento de derechos internos sobre los productos importados.

Organización Mundial de Aduanas, Glosario de términos aduaneros internacionales, Bruselas, mayo de 2006 (El "GLOSARIO"):

21. Pregunta: En las Recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre el uso del Glosario de términos aduaneros internacionales, de 6 de julio de 1993, se indica que "aunque el Glosario no tiene en sí mismo la condición jurídica de un instrumento internacional, ha sido aprobado por el Consejo y determinadas definiciones en él contenidas han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales". ¿Sería posible que la OMA nos indicara cuáles son las definiciones del Glosario que "han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales" y/o si las dos definiciones anteriormente mencionadas están incluidas en el ámbito de esas definiciones que han sido aceptadas por las partes contratantes?

Observaciones generales: Las recomendaciones de la OMA (recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera) no son instrumentos jurídicamente vinculantes.

Las recomendaciones de la OMA pueden consultarse en el sitio Web público de la OMA:

<http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/recommendations.html>.

El Glosario de términos aduaneros internacionales puede obtenerse en formato electrónico en el sitio Web de los miembros de la OMA. Sírvanse indicarnos si su personal no tiene acceso al sitio y desea obtener copias (en francés e inglés).

<http://members.wcoomd.org/Procedures/Glossary.pdf>.

El Glosario incluye varias notas en las que se explica la referencia a convenios internacionales, sobre todo al Convenio de Kyoto revisado y al Convenio TIR.

El párrafo clave es el que ustedes citan, es decir, 'aunque el Glosario no tiene en sí mismo la condición jurídica de un instrumento internacional, ha sido aprobado por el Consejo y determinadas definiciones en él contenidas han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales como partes de los mismos'.

Como se ha mencionado anteriormente, las recomendaciones de la OMA no son instrumentos jurídicamente vinculantes. Además, China no ha aceptado la Recomendación en cuestión.

A nuestro juicio, una palabra o expresión determinada, aunque se utilice en distintos convenios, tendrá los significados que se le asignen en el convenio de que se trate.

Confío en que esta información les resulte útil. Agradecería que el contenido de esta comunicación sea considerado confidencial como acordamos en la carta de 20 de junio de 2007, y que no se ponga a disposición de nadie fuera de su Organización salvo en las condiciones que convinimos en su correo electrónico de 22 de junio de 2007 y en mi respuesta (07NL0449) de 25 de junio de 2007.

* * *

COMITÉ DE LA
NOMENCLATURA

11.000 E

11ª reunión

30 de octubre de 1963

INFORME

- a) Artículos importados desmontados o sin montar (documentos 8179, 8333, 8917, 9386, 9550, 9732, 10.195, 10.313 y 10.829)

79. El Comité prosiguió su examen de esta cuestión sobre la base de las observaciones formuladas por los Estados miembros con respecto al proyecto de Regla general interpretativa relativa a la clasificación de los artículos importados desmontados o sin montar.

80. Se adoptaron las siguientes decisiones:

- 1) El Comité confirmó, por mayoría de dos tercios, su decisión de insertar una nueva regla general interpretativa en la nomenclatura, en lugar de introducir en ésta notas de sección o de capítulo, dado el acuerdo existente en cuanto a que el procedimiento de los criterios de clasificación no permitiría solucionar satisfactoriamente el problema.
- 2) El Comité acordó que, como una regla general interpretativa debería aplicarse a toda la nomenclatura, la nueva regla no debería contener ninguna disposición que limitara su ámbito de aplicación. Sin embargo, a solicitud de determinadas delegaciones, decidió mantener (entre corchetes), mientras no avanzara el estudio, las palabras "*falling within sections VII and XXI or the Nomenclature*" (comprendidos en la secciones VII a XXI de la nomenclatura).
- 3) Se consideró innecesario incluir la expresión "*unless otherwise provided*" (salvo disposición en contrario) en el proyecto de Regla, habida cuenta de que la Regla General Interpretativa 1 ya contiene una disposición equivalente que abarca el resto de las reglas.
- 4) A solicitud de los miembros que utilizan la versión inglesa de la nomenclatura, el Comité decidió sustituir en el texto inglés la palabra "*articles*" (artículos) por la palabra "*goods*" (productos).
- 5) Con el fin de dar a la futura regla un alcance igual al de las diversas notas de sección y de capítulo a las que sustituirá, el Comité decidió que no debía contener ninguna restricción que limitara su ámbito de aplicación a los productos que se importan desmontados o sin montar fundamentalmente para facilitar su manipulación, embalaje y transporte.
- 6) Se acordó que la nueva regla debería aplicarse también a las partes que se importan desmontadas o sin montar, y que se incluiría en las Notas explicativas una indicación clara en ese sentido.

- 7) El Comité decidió mantener la referencia a "*goods regarded as being complete*" (productos considerados completos), por cuanto la cuestión de una regla de clasificación de los artículos incompletos o sin terminar está siendo objeto de un estudio separado.

81. Asimismo, se acordó 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 solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional.

82. Habida cuenta de las decisiones adoptadas, el proyecto de Regla general interpretativa dice así:

Versión inglesa:

"Goods which are complete or are regarded as being complete falling within Sections VII to XXI of the Nomenclature, imported unassembled or disassembled, are to be classified as assembled goods of the corresponding kind."

Versión francesa:

"Tout article complet ou considéré comme tel, relevant des sections VII à XXI de la nomenclature, doit, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté, être classé de la même manière que l'article monté."

(Los productos completos o considerados completos comprendidos en las secciones VII a XXI de la nomenclatura que se importen desmontados o sin montar deberán ser clasificados como artículos montados del tipo correspondiente).

83. Este texto volverá a ser objeto de examen teniendo en cuenta, en particular, los resultados del estudio en curso sobre la regla de clasificación de los productos incompletos o sin terminar (véanse los párrafos 85 a 87 *infra*).

No obstante, la Secretaría comenzará inmediatamente a preparar el proyecto de modificaciones consiguientes de las Notas explicativas, que se presentará en una reunión futura.

ANEXO C-5

OBSERVACIONES DE CHINA SOBRE LA RESPUESTA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS DE FECHA 30 DE JULIO DE 2007

1. China considera que la respuesta de la Organización Mundial de Aduanas al segundo conjunto de preguntas formuladas por el Grupo Especial resuelve de manera definitiva la cuestión de si las autoridades aduaneras pueden aplicar la Regla General de Interpretación 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes que tengan las características esenciales del artículo completo. Tal como China ha sostenido durante todas estas actuaciones, la respuesta a esa pregunta es que la aplicación de la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes es una cuestión que ha de resolver cada miembro del Sistema Armonizado de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales. Contrariamente a lo que han afirmado de manera reiterada e infundada los reclamantes, la aplicación de la Regla 2 a) a múltiples expediciones no está excluida por las normas del Sistema Armonizado y, de hecho, está expresamente prevista por la decisión de 1995 del Comité del Sistema Armonizado.

2. En respuesta a la pregunta 10, relativa a la aplicación de la Regla 2 a) en "situaciones en que las partes para montar un artículo completo llegan por separado en varias expediciones, con inclusión de las que llegan en distintos momentos, a distintos puertos y procedentes de distintos lugares de origen", la OMA explica que estas expediciones podrían describirse como un tipo de expediciones fraccionadas.¹ La OMA remite al Grupo Especial a su carta de 20 de junio de 2007, en la que explica que el Comité del Sistema Armonizado (Comité del SA) "ha decidido 'que la posible clasificación de las expediciones fraccionadas como una sola entidad a efectos de la Regla de Interpretación 2 a) era una cuestión que competía exclusivamente a cada administración, teniendo en cuenta las leyes y reglamentos nacionales'".²

3. La respuesta de la OMA a las preguntas 11 y 12 confirma aún más la facultad discrecional que tienen las autoridades nacionales para aplicar la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes. La OMA explica que "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", a que se hace referencia en la Decisión del Comité del SA, es igualmente una cuestión "que debe resolver cada país de acuerdo con su propia reglamentación nacional".³ A juicio de la OMA, ese texto "se refiere a la clasificación de una colección de artículos tomando como base la posibilidad de su montaje ulterior, y refleja la opinión del Comité de que la determinación de si la multiplicidad de origen deberá afectar a la aplicabilidad de la Regla 2 a) es una cuestión que incumbe a cada Parte Contratante [del Sistema Armonizado]".⁴ En consecuencia, el ámbito de las facultades discrecionales de los miembros del Sistema Armonizado

¹ Segunda respuesta de la OMA, párrafo 10. La OMA observa que la expresión "expediciones fraccionadas" no está definida formalmente pero se utiliza ampliamente para describir una serie de prácticas comerciales". *Id.* Es evidente que la OMA interpreta la expresión "expediciones fraccionadas" en un sentido amplio, que abarca las circunstancias en que las partes y componentes que forman la entidad no fueron necesariamente objeto de la misma transacción (por ejemplo, porque procedían de distintos lugares de origen).

² Segunda respuesta de la OMA, párrafo 10 (donde se cita la primera respuesta de la OMA, párrafo 8).

³ Segunda respuesta de la OMA, párrafo 11.

⁴ Segunda respuesta de la OMA, párrafo 11.

abarca la aplicación de la Regla 2 a) a las partes y componentes originarios o procedentes de distintos países -lo cual necesariamente significa que los componentes llegan en más de una expedición-.⁵

4. Estas respuestas de la OMA confirman la posición de China de que la aplicación de la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes no es incompatible con el Sistema Armonizado y, de hecho, está comprendida en las facultades discrecionales de cada miembro del Sistema Armonizado. Los reiterados esfuerzos de los reclamantes por refutar esta interpretación de la Decisión del Comité del SA han sido erróneos. Además, la respuesta de la OMA confirma que la Regla 2 a) se ha interpretado de esta manera y se ha aplicado a múltiples expediciones por lo menos desde 1963, cuando se adoptó por primera vez la Regla 2.⁶

5. Los reclamantes indudablemente sostendrán que la respuesta de la OMA a la pregunta 6 respalda su opinión de que la clasificación de las partes y componentes de automóviles se resuelve por completo mediante la aplicación de la Regla 1, y que la aplicación de la Regla 2 a) no se plantea si el artículo en cuestión tiene su propia partida del SA (por ejemplo, las partidas 87.06 ó 87.07). Sin embargo, este supuesto no se cumple si la autoridad aduanera nacional clasifica múltiples expediciones de partes y componentes como una sola entidad (algo que, según ha confirmado la OMA, puede hacer dicha autoridad con arreglo a lo previsto en la Regla 2 a)). En ese caso, las autoridades aduaneras pueden tener válidamente en cuenta, de conformidad con la Regla 2 a), si las partes y componentes que forman una sola entidad tienen las características esenciales del artículo completo. Esta es una consecuencia necesaria de la facultad que tienen los miembros del Sistema Armonizado de aplicar la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes.

A. CONSECUENCIAS DE LA SEGUNDA RESPUESTA DE LA OMA

6. China considera que la resolución de la OMA con respecto a la aplicabilidad de la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes tiene consecuencias importantes para esta diferencia. Las principales consecuencias son las siguientes:

- Es compatible con el contexto proporcionado por el Sistema Armonizado que China interprete que la expresión "vehículos automóviles", que figura en su Lista de concesiones, abarca las partes y los componentes de vehículos automóviles que tengan las características esenciales de un vehículo automóvil de conformidad con la Regla 2 a), tanto si esas partes y componentes llegan en una sola expedición como en múltiples expediciones.
- Dado que aplicar la Regla 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes es compatible con las normas del Sistema Armonizado, se infiere que los Miembros pueden adoptar procedimientos aduaneros para establecer que la clasificación se lleve

⁵ Esta explicación de la OMA refuta la afirmación de los Estados Unidos según la cual la Decisión del Comité del SA se refería a una cuestión relativa a normas de origen. La OMA señala que "[e]l SA no obliga a las Partes Contratantes a clasificar los artículos de manera distinta o similar a nivel del SA sobre la base de un solo origen en contraposición a un origen múltiple". Segunda respuesta de la OMA, párrafo 11. Es decir, el origen y la clasificación no están relacionados entre sí. La clasificación de las partes y componentes de conformidad con la Regla 2 a) es la misma, independientemente de si son originarios de un solo país o de varios países. La Decisión del Comité del SA aclara que la clasificación de las partes y componentes que proceden de orígenes múltiples -es decir, que llegan en múltiples expediciones- es una cuestión que ha de decidir cada miembro del Sistema Armonizado.

⁶ La OMA proporcionó el informe del Comité de la Nomenclatura de fecha 30 de octubre de 1963 (documento 11.000). El texto del párrafo 81 de dicho informe es idéntico al texto adoptado por el Comité del SA en 1995.

a cabo sobre esta base. Esto entraña necesariamente un proceso aduanero para determinar si las expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí mediante su montaje común en un artículo terminado. La clasificación de múltiples expediciones de partes y componentes sobre esta base no constituye una clasificación basada en el *uso final* de esas partes y componentes en el territorio aduanero del Miembro importador. Constituye más bien, en palabras de la OMA, "la clasificación de una colección de artículos tomando como base la posibilidad de su montaje ulterior" en el artículo completo.⁷ Este es un fundamento legítimo para la clasificación de conformidad con la Regla 2 a).

- Los reclamantes han aducido que el Decreto N° 125 no da lugar a la percepción de derechos de aduana propiamente dichos porque, a su juicio, los Miembros únicamente pueden fijar dichos derechos sobre la base del contenido de una sola expedición. En el mismo sentido, los reclamantes han sostenido que la expresión "éste presente" de la Regla 2 a) significa "éste presente, *en una sola expedición*". La respuesta de la OMA confirma que estas afirmaciones carecen de fundamento.
- Las cargas que China percibe de conformidad con el Decreto N° 125 son los derechos de aduana propiamente dichos aplicables a los vehículos automóviles que China está autorizada a percibir con arreglo a su Lista de concesiones. Como observa el Canadá, "[l]os compromisos relativos al trato arancelario previstos en la Lista de un Miembro siempre están vinculados a la clasificación arancelaria".⁸ China está de acuerdo. Como China puede aplicar la Regla 2 a) para clasificar múltiples expediciones de partes y componentes como si tuvieran las características esenciales de un vehículo automóvil, tiene derecho a percibir los derechos de aduana para vehículos automóviles que se derivan de dicha clasificación, de manera compatible con sus compromisos arancelarios.
- Por estas razones, las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II y son compatibles con los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud de esa disposición. China ha explicado que una carga se considera percibida sobre productos "al ser [éstos] importados" en el territorio aduanero de un Miembro si dicha carga se origina debido a la entrada de esos productos en el territorio aduanero y si guarda relación con una obligación aduanera válida.⁹ Esta conclusión se apoya, entre otras cosas, en el sentido corriente del término "*on*" (al) que, como han constatado varios Grupos Especiales, denota una *relación* entre la medida o carga y el evento pertinente (es

⁷ Segunda respuesta de la OMA, párrafo 11.

⁸ Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, página 40. Véase también la Comunicación de réplica del Canadá, párrafo 44 ("la clasificación es pertinente al interpretar la obligación prevista en el párrafo 1 b) del artículo II de no imponer derechos que excedan de la cuantía fijada en la Lista de China, porque la clasificación de un producto en la categoría apropiada es un primer paso fundamental para fijar el derecho a que dicho producto está sujeto").

⁹ Véanse, por ejemplo, las respuestas de China a las preguntas 179 y 203; y la Comunicación de réplica de China, párrafos 100 a 104. Como señalaron los Estados Unidos, "lo que es pertinente examinar es si las medidas de China hacen efectiva la percepción de un derecho de aduana previsto en el arancel de aduanas de China al que haya estado sujeta una parte de automóvil al entrar en el territorio aduanero de China". Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, párrafo 30. Véase también la Segunda comunicación escrita de las CE, párrafo 41 ("El aspecto sustantivo de la expresión 'a la importación' se refiere a que una carga se impone 'a la importación' si debe satisfacerse *a causa* de la importación del producto ...") (sin cursivas en el original).

decir, la importación).¹⁰ Esa relación evidentemente existe en el marco de las medidas impugnadas, dado que las cargas que China percibe de conformidad con el Decreto N° 125 son los derechos de aduana propiamente dichos aplicables a los vehículos automóviles a que los importadores están sujetos, con arreglo al arancel de aduanas de China, cuando importan, en una sola expedición o en múltiples expediciones, partes y componentes de automóviles que tienen las características esenciales de un vehículo automóvil.

7. La respuesta de la OMA tiene otras dos consecuencias importantes. La primera se refiere a la asignación apropiada de la carga de la prueba en esta diferencia. Los reclamantes han afirmado de manera reiterada, y en diversos términos, que las medidas impugnadas no dan lugar a la percepción de derechos de aduana propiamente dichos porque las cargas que China impone no se basan en el estado de las partes y componentes de automóviles "al ser presentados en la frontera", en "el estado en que se encuentren los productos en la frontera", ni en el "estado en que se encuentren [los productos], en una sola expedición".¹¹ Los Estados Unidos han aducido, a este respecto, que la expresión "éste presente" de la Regla 2 a) "excluye explícitamente la aplicación de la Regla 2 a) a expediciones de productos que no se importen conjuntamente", en tanto que las CE han sostenido que "[e]s inherente al sentido corriente de la expresión 'éste presente' que ésta no puede incluir múltiples expediciones de productos

¹⁰ Véanse las respuestas de China a las preguntas 203 y 246 (en donde se examinan los asuntos *India - Automóviles*, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*).

¹¹ Véanse por ejemplo, la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 20 ("los derechos de aduana propiamente dichos sólo pueden imponerse a los productos sobre la base del estado en que se encuentren al ser presentados en la frontera"); *id.*, párrafo 23 ("la expresión 'éste presente' se refiere al estado de un producto al llegar a la frontera ..."); *id.*, párrafo 26 ("de conformidad con la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, los derechos de aduana propiamente dichos deben aplicarse únicamente sobre la base del estado en que se encuentre un producto al llegar a la frontera ..."); *id.*, párrafo 39 ("la obligación de pagar un derecho de aduana propiamente dicho debe vincularse a este único acto de importación."); respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, página 7 ("[los] tipos [de los derechos] se basan en una clasificación apropiada del producto importado en el estado en que se encuentre al llegar a la frontera."); *id.*, página 8 ("el Canadá ha demostrado que la práctica de los Miembros de la OMC consiste en clasificar los productos sobre la base del estado en que se encuentren, en una sola expedición, al ser presentados en la frontera."); *id.*, página 10 ("[e]l Canadá sostiene que los derechos de aduana propiamente dichos deben determinarse sobre la base del estado en que se encuentren los productos en el momento en que entren en el territorio de un Miembro ..."); Comunicación de réplica de los Estados Unidos, párrafo 41 ("la Regla 2 a) es aplicable a los productos tal como se presenten al ser importados"); respuestas de los Estados Unidos a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, párrafo 7 ("los derechos de aduana deben basarse en el estado en que se encuentre el artículo al ser importado"); *id.*, párrafo 16 ("debe existir una relación entre la carga y el estado en que se encuentren los productos en la frontera, en el momento de la importación, para que esa carga sea un derecho de aduana propiamente dicho abarcado por el párrafo 1 b) del artículo II"); *id.*, párrafo 30 ("lo que es pertinente examinar es si las medidas de China hacen efectiva la percepción de un derecho de aduana previsto en el arancel de aduanas de China al que haya estado sujeta una parte de automóvil al entrar en el territorio aduanero de China."); *id.*, párrafo 50 ("Los Estados Unidos interpretan la expresión 'éste presente' en el sentido de que excluye explícitamente la aplicación de la Regla 2 a) a expediciones de productos que no se importen conjuntamente."); Segunda comunicación escrita de las CE, párrafo 73 ("Es sumamente importante subrayar que cuando los productos son clasificados en el Sistema Armonizado, dicha clasificación siempre se lleva a cabo sobre la base de las características objetivas que tienen los productos en el momento de la importación, es decir, al ser importados y presentados a la aduana expedición por expedición."); respuestas de las CE a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, párrafo 44 ("[e]s inherente al sentido corriente de la expresión 'éste presente' que ésta no puede incluir múltiples expediciones de productos que sean presentados a la aduana en momentos y lugares distintos, procedentes de orígenes diferentes y destinados a distintos importadores").

que sean presentados a la aduana en momentos y lugares distintos, procedentes de orígenes diferentes ...".¹²

8. Los reclamantes no han justificado su posición de que, para clasificar los productos y fijar los derechos de manera apropiada, las autoridades aduaneras *no pueden* tener en cuenta si una expedición de partes y componentes guarda relación con otras expediciones de partes y componentes mediante su montaje común en un solo artículo. La OMA ha confirmado que la posición de los reclamantes es incorrecta; la aplicación por parte de las autoridades aduaneras de la Regla 2 a) para clasificar múltiples expediciones de partes y componentes como una sola entidad en realidad está comprendida en las facultades discrecionales de las administraciones nacionales de aduanas y es compatible con las normas del Sistema Armonizado.

9. Esta confirmación de la OMA pone aún más de relieve la incapacidad de los reclamantes de satisfacer la carga de la prueba que les incumbe por lo que respecta a identificar y demostrar las circunstancias específicas en que las medidas impugnadas son "necesariamente incompatible[s]" con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.¹³ Es evidente que hay circunstancias en que las autoridades aduaneras pueden clasificar múltiples expediciones de partes y componentes como si tuvieran las características esenciales del artículo completo, y pueden fijar los derechos correspondientes a ese artículo completo. Como China ha explicado, un aspecto del estado o la condición de una entrada en el momento de la importación es que forme parte de una serie de expediciones conexas de partes y componentes -algo que puede desprenderse claramente, por ejemplo, de la declaración aduanera-. La obligación del importador de pagar los tipos de los derechos aplicables al artículo completo se deriva de lo que ha importado: partes y componentes que tienen las características esenciales del artículo completo. La aplicación de la Regla 2 a) para clasificar las entradas y fijar los derechos de esta manera es totalmente compatible con la decisión del Comité del SA de que la clasificación de productos que lleguen en múltiples expediciones es una cuestión que ha de resolver cada miembro del Sistema Armonizado de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales.

10. ¿Cuáles son, entonces, los aspectos o circunstancias específicos en que las medidas impugnadas son "necesariamente incompatible[s]" con las obligaciones que impone a China el artículo II de clasificar las entradas de conformidad con las normas del Sistema Armonizado y de fijar los correspondientes tipos de los derechos previstos en su Lista de concesiones? Los reclamantes no han respondido a esta pregunta ni, menos aún, han sustentado una respuesta. Su posición categórica de que las autoridades aduaneras *nunca* pueden aplicar la Regla 2 a) para clasificar múltiples expediciones de partes y componentes carece claramente de fundamento. Al no haber formulado ni sustanciado una posición válida sobre esta cuestión fundamental, los reclamantes no pueden demostrar que las medidas impugnadas sean, en sí mismas, necesariamente incompatibles con los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo II del GATT de 1994.

11. Por último, la respuesta de la OMA al segundo conjunto de preguntas del Grupo Especial tiene importantes consecuencias con respecto a los hechos y circunstancias que rodearon la negociación de la Lista de concesiones de China y su adhesión a la OMC. La OMA ha confirmado que, por lo menos desde 1963, las partes en el Sistema Armonizado (y sus predecesores) han

¹² Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, párrafo 50; respuestas de las CE a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión, párrafo 44.

¹³ *Estados Unidos - Exámenes por extinción respecto de los artículos tubulares para campos petrolíferos*, párrafo 172. China examina la carga de la prueba que corresponde a los reclamantes en su respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

interpretado que la aplicación de la Regla 2 a) a la clasificación de múltiples expediciones de partes y componentes es una cuestión que se ha de resolver de conformidad con el derecho nacional. El Comité del SA reafirmó específicamente esta interpretación de la Regla 2 a) en 1995. Cuando los reclamantes negociaron con China una Lista de concesiones que establecía una diferencia significativa de tipos arancelarios entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles, estaban al tanto de esta interpretación y eran conscientes de la posibilidad de que China optara, de manera compatible con la decisión del Comité del SA, por aplicar la Regla 2 a) para clasificar múltiples expediciones de partes y componentes como si tuvieran las características esenciales de un vehículo completo.

12. De conformidad con el artículo 32 de la *Convención de Viena*, el Grupo Especial puede basarse en estas circunstancias para confirmar la interpretación resultante de la aplicación del artículo 31. Si los reclamantes habían interpretado que China *no* aplicaría la Regla 2 a) para clasificar múltiples expediciones de partes y componentes como una sola entidad, les correspondía a ellos negociar y documentar dicha interpretación. *China* no estaba obligada a reservarse el derecho de clasificar las entradas de manera compatible con las normas del Sistema Armonizado. Como el Órgano de Apelación ha afirmado reiteradamente, los Miembros negocian las Listas de concesiones en el contexto del Sistema Armonizado, incluidas sus Reglas Generales de Interpretación y las interpretaciones de dichas Reglas adoptadas por la OMA y el Comité del SA.¹⁴ Por consiguiente, los Miembros pueden clasificar las entradas de conformidad con las normas del Sistema Armonizado, salvo que contraigan una obligación específica de *no* hacerlo en una circunstancia determinada. China no contrajo ninguna obligación de ese tipo. Estos hechos y circunstancias que rodearon la negociación de su Lista de concesiones confirman que China puede interpretar que la expresión "vehículos automóviles" incluye las partes y componentes de automóviles que tengan las características esenciales de un vehículo automóvil y que entren en China en múltiples expediciones.

¹⁴ China examina el papel del Sistema Armonizado como contexto en sus respuestas, entre otras, a las preguntas 54, 68 y 112.

ANEXO C-6

OBSERVACIONES DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS SOBRE LA CARTA DE LA SECRETARÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS DE 30 DE JULIO DE 2007

Pregunta 5

En lo que respecta a la determinación de las "características esenciales" de un artículo incompleto o sin terminar que se prevé en la Regla 2 a), ¿puede formularse esa determinación únicamente caso por caso? Dicho de otra manera, ¿consideran que las autoridades aduaneras tienen una serie de criterios predeterminados que serán utilizados para determinar si determinadas partes y componentes importados tienen las características esenciales de un artículo completo?

1. En primer lugar hay que poner en su contexto la respuesta de la Secretaría de la OMA. En el punto 3 de su respuesta de 20 de junio de 2007 ("primera carta"), la secretaría afirma que "la pregunta relativa a en qué momento se puede considerar que una colección de partes compone sustancialmente un vehículo automóvil completo debe considerarse según las circunstancias de cada caso". La respuesta de la Secretaría de la OMA a la pregunta 5 debe interpretarse teniendo esto en cuenta. De hecho, la respuesta se refiere a un "artículo específico (o grupo de artículos presentado conjuntamente)". La posibilidad de utilizar una serie de criterios predeterminados se refiere por lo tanto a un artículo o grupo de artículos claramente identificados y por consiguiente la determinación se sigue haciendo según las circunstancias de cada caso. Esto está de acuerdo con la posición de las Comunidades Europeas que se expone, entre otras, en su segunda comunicación escrita (párrafos 92 a 99) y en su respuesta a la pregunta 209 del Grupo Especial.

2. Las Comunidades Europeas desearían señalar también que la pregunta 5 formulada por el Grupo Especial a la Secretaría de la OMA parece dar por supuesta una distinción entre un análisis caso por caso y la adopción de criterios predeterminados. No es eso lo que sucede si los criterios predeterminados identifican un artículo o grupo de artículos específicos que se supone que se presentan conjuntamente.

Pregunta 6

Sobre la base de la respuesta que figura en el párrafo 4 de su contestación según la cual la Regla General de Interpretación 2 a) debe aplicarse conjuntamente con la Regla 1, ¿significa esto que la Regla 2 a) sólo se puede tomar en consideración después de aplicar la Regla 1?

3. La respuesta de la Secretaría de la OMA está totalmente de acuerdo con la posición de las Comunidades Europeas que se expone, entre otras, en su segunda comunicación escrita (párrafos 75 a 91).

Pregunta 7

¿Se aplican las seis Reglas Generales de Interpretación por orden jerárquico? En caso de que la clasificación pueda determinarse de acuerdo con los términos de las partidas y, en su caso, las notas correspondientes de sección o capítulo, ¿sencillamente no son aplicables otras reglas?

4. La respuesta de la Secretaría de la OMA está totalmente de acuerdo con la posición de las Comunidades Europeas que se expone, entre otras, en su segunda comunicación escrita (párrafos 75 a 91).

Pregunta 8

¿Está dentro de las facultades discrecionales de las autoridades aduaneras clasificar partes como un artículo completo para lograr la percepción de un tipo de derecho superior aplicable a los artículos completos, con independencia de la forma en que el importador desee organizar y documentar sus importaciones? A este respecto, ¿qué pertinencia tiene, si es que tiene alguna, la segunda frase de la Nota explicativa V de la Regla 2 a), que dispone que es "sobre todo por razones tales como la necesidad o la comodidad del embalaje, de la manipulación o del transporte"?

5. Como la secretaría se abstiene de responder a la pregunta, no es preciso formular más observaciones.

Pregunta 9

¿Podrían explicar cuáles son las circunstancias en las que se plantea la necesidad de que las autoridades aduaneras apliquen la Regla 2 a)? A este respecto, ¿cuáles son las diferencias entre la primera y la segunda frases de la Regla 2 a)?

6. El criterio en tres etapas para aplicar la Regla 2 a) está de acuerdo con la posición de las Comunidades Europeas (véanse, entre otros, los párrafos 92 a 96 de su segunda comunicación escrita y su respuesta a la pregunta 218 del Grupo Especial). No obstante, las Comunidades Europeas desearían subrayar que en el contexto del Capítulo 87 de la nomenclatura del SA el estado de "ajuste" del producto es un criterio muy importante como lo demuestran las Consideraciones generales del Capítulo 87, que es una aplicación de "*lex specialis*" de la Regla 2 a) en el contexto de dicho capítulo. Por lo tanto, y aunque a la Secretaría de la OMA no se le pidió que se refiriera a esta cuestión específica, las Comunidades Europeas consideran que el Grupo Especial debe considerar la respuesta de la Secretaría de la OMA teniendo esto en cuenta.

Pregunta 10

El principio de la *segunda* frase de la Regla 2 a) con respecto a los artículos cuando "se presente[n] desmontado[s] o sin montar todavía", ¿abarca únicamente las situaciones en que las partes necesarias para montar un artículo completo llegan a la frontera a la vez en un sola expedición o abarca también aquellas situaciones en que las partes para montar un artículo completo llegan por separado en varias expediciones, con inclusión de las que llegan en distintos momentos, a distintos puertos y procedentes de distintos lugares de origen?

7. Ante todo hay que poner en su contexto la respuesta de la Secretaría de la OMA. En su respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial (relativa a la decisión de 1995 del Comité del SA), la Secretaría de la OMA dijo que "[n]o obstante, cabe esperar que las administraciones que permiten esa consolidación de entradas consideren caso por caso las solicitudes para que se dé ese trato, aplicando las normas establecidas en las leyes y reglamentos nacionales" (sin subrayar en el original). Cuando respondió a la pregunta la Secretaría de la OMA posiblemente tenía presente casos específicos en los que por razones de transporte u otra índole una determinada expedición se divide en varias a petición del importador. Esto se corresponde con el sentido corriente de la palabra "*split*" (división).

8. En segundo lugar, la respuesta confirma que no hay una definición aceptada de la expresión "expediciones fraccionadas". La Secretaría de la OMA confirma que el concepto se "utiliza ampliamente para describir una serie de prácticas comerciales".

9. En tercer lugar, las Comunidades Europeas consideran que la respuesta de la Secretaría de la OMA no se refiere a las situaciones previstas por las medidas chinas impugnadas, que no están comprendidas en la interpretación del concepto de "expediciones fraccionadas" que parece constituir la premisa de la respuesta. En el caso de las situaciones previstas en las medidas impugnadas es aplicable la Regla 1 y es suficiente en la gran mayoría de las situaciones comprendidas dentro del ámbito de las medidas. Así lo ponen de manifiesto las respuestas a las preguntas 5 y 6.

10. En cuarto lugar, la respuesta demuestra que la nomenclatura del SA no tiene una norma para las "expediciones fraccionadas" en el sentido que parece constituir la premisa de la respuesta de la Secretaría de la OMA. Por lo tanto, la nomenclatura del SA no abarca esa situación. Por consiguiente, la Regla 2 a) no es aplicable y el Sistema Armonizado no puede proporcionar contexto para la interpretación de tal situación de conformidad con el artículo II del GATT de 1994. En la medida en que esas cuestiones han sido sometidas al Grupo Especial, le corresponde a él decidir la cuestión teniendo en cuenta la jurisprudencia del Órgano de Apelación según la cual "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (*CE - Trozos de pollo*, párrafo 246).

Pregunta 11

En relación con la pregunta 2 (segundo inciso) que les formulamos en nuestra carta anterior, ¿podrían explicarnos si el tipo de productos mencionados en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, es decir, "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", se refiere a productos que han llegado a la frontera ya montados a partir de esos elementos? Dicho de otra manera, ¿qué significa "productos montados" en este contexto: productos ya montados cuando se presentan en la frontera o productos que han de ser montados en el país importador?

11. La respuesta a la pregunta 11 explica con mucha claridad la naturaleza de la "decisión" de 1995. Incluso la Secretaría de la OMA se ve obligada a suponer esencialmente lo que realmente decidió el Comité del SA. Las Comunidades Europeas estiman que esa "decisión" no puede proporcionar ninguna orientación al Grupo Especial para resolver la diferencia entre las partes. No obstante, la respuesta demuestra que el Sistema Armonizado no aborda la aplicabilidad de la Regla 2 a) a la clasificación de productos de origen único o múltiple.

Pregunta 12

¿Es la decisión del Comité de la Nomenclatura citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA (HSC/16/Nov. 95) una indicación de que las cuestiones que afectan a productos de origen mixto no están comprendidas en el ámbito de aplicación de la Regla 2 a)? ¿Se refiere el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA a la cuestión relativa a las normas de origen y no a cuestiones de clasificación arancelaria? Sírvanse facilitar el texto de la decisión del Comité de la Nomenclatura (NC/11/Oct. 63 - Report) citada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA.

12. Cabe repetir que la respuesta de la Secretaría de la OMA es esencialmente una "conjetura fundamentada". Sin embargo, la respuesta da a entender que el Sistema Armonizado no aborda la

aplicabilidad de la Regla 2 a) a la clasificación de productos de origen mixto. Las Comunidades Europeas no estiman que esas cuestiones hayan sido sometidas al Grupo Especial. En la medida en que el Grupo Especial considere que hay que resolver esas cuestiones, la respuesta demuestra que el Sistema Armonizado no ofrece contexto para el análisis.

Pregunta 13

En el párrafo 11 de la Decisión del Comité del SA se dice que "el Sr. Kusahara indicó que el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) era susceptible de distintas interpretaciones". ¿En qué medida el texto jurídico de la Regla General de Interpretación 2 a) es susceptible de distintas interpretaciones por los miembros de la OMA?

13. Como la respuesta se remite a la pregunta 5, las Comunidades Europeas se remiten a las observaciones que han formulado en el marco de la pregunta 5 (párrafos 1 y 2).

Pregunta 14

Cuando las partes y componentes son importados y posteriormente se montan en un artículo completo, ¿qué debe figurar en las estadísticas de importación del país importador? Por ejemplo, ¿deben figurar los distintos orígenes de las partes y componentes que forman el artículo completo?

14. No está totalmente claro si la respuesta refleja la pregunta. Las Comunidades Europeas no tienen ninguna observación que formular sobre la respuesta.

Pregunta 15

¿Es norma que las autoridades aduaneras presuman que la información que figura en la declaración del importador es correcta y la acepten como la ha declarado, salvo que las autoridades aduaneras puedan demostrar que es incorrecta?

15. Como en la respuesta no se trata la cuestión sustantiva planteada por la pregunta, las Comunidades Europeas no tienen ninguna observación que hacer sobre la respuesta.

Pregunta 16

Al aplicar el principio de la Regla 2 a), ¿cómo deben clasificarse las partes utilizadas generalmente en el montaje de diversos productos, como los tornillos y tuercas? ¿Se tienen también en cuenta estas partes de conexión al determinar si determinadas partes tienen las características esenciales de un artículo completo?

16. La respuesta demuestra claramente que las expediciones a granel de partes deben clasificarse de acuerdo con las partidas específicas correspondientes a dichas partes. Las partes de uso general, cuando se presentan por separado e incluso cuando se utilizan para vehículos automóviles, ni siquiera se pueden clasificar con arreglo a las disposiciones correspondientes a las partes de vehículos automóviles, y mucho menos como vehículos completos, que es lo que sucede con arreglo a las medidas chinas.

Pregunta 17

¿Es el concepto de "expediciones" ("consignments") que se utiliza en la expresión "expediciones fraccionadas" ("split consignments") distinto del concepto de "envío" ("shipment")?

17. La respuesta demuestra que la "decisión" de 1995 del Comité del SA no se puede utilizar como contexto en las actuaciones de este Grupo Especial. La "decisión" no es un documento que pueda tener "valor como precedente" y los términos que se utilizan en el párrafo 10 de la decisión no tienen naturaleza convencional en la nomenclatura del SA. De hecho, la Secretaría de la OMA confirma que los conceptos de "expediciones", "expediciones fraccionadas" y "envío" se utilizan ampliamente con sentidos muy distintos entre diferentes administraciones aduaneras.

A. CONVENIO DE KYOTO REVISADO PARA LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS REGÍMENES ADUANEROS (EL "CONVENIO DE KYOTO"):

Pregunta 18

¿Contiene el *Convenio de Kyoto* alguna referencia al momento y lugar de la percepción o liquidación de los derechos? ¿Hay alguna otra documentación complementaria que explique el sentido del momento y lugar de la percepción o liquidación de los derechos? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de la negociación del *Convenio de Kyoto* sobre el sentido de estos términos?

18. Aunque en la pregunta se subraya el momento y lugar, el texto que figura a continuación ("percepción o liquidación") puede haber despistado accidentalmente a la Secretaría de la OMA ya que la respuesta no parece ser especialmente pertinente al caso. A juicio de las Comunidades Europeas la diferencia crucial entre las partes en relación con el "momento y lugar" no se refiere sólo a la percepción y liquidación de los derechos sino en primer lugar y sobre todo al momento y lugar de la determinación del producto real y la naturaleza de la carga que se impone al producto. Para resolver estas cuestiones el momento y lugar de la percepción y liquidación de los derechos no puede ser tan pertinente como el momento y lugar en que se identifica el producto real para quedar sometido a la carga o derecho pertinente.

Pregunta 19

El capítulo 2 del *Convenio de Kyoto* contiene la siguiente definición:

- **E8./F11. "Derechos aduaneros": los derechos establecidos en los aranceles de Aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero;**
- **E.20./F14. "Derechos e impuestos a la importación": los derechos aduaneros y todos los otros derechos, impuestos o recargos percibidos en la importación o con motivo de la importación de mercancías, salvo los recargos cuyo monto se limite al costo aproximado de los servicios prestados o percibidos por la Aduana por cuenta de otra autoridad nacional.**

¿Hay alguna documentación complementaria que explique el sentido de las expresiones "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación" que se mencionan *supra*? ¿Hay alguna información pertinente en la historia de

la negociación del Convenio de Kyoto sobre el significado de las expresiones mencionadas *supra*, "sometidas (...) a la entrada (...) del territorio aduanero" y "en la importación o con motivo de la importación"? ¿Se ha mencionado de alguna manera el texto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 en la historia de la negociación del Convenio de Kyoto en el contexto de estas definiciones?

19. Las Comunidades Europeas no consideran que la respuesta de la Secretaría de la OMA ofrezca al Grupo Especial ninguna orientación en la presente diferencia. En particular, la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 es una cuestión de las normas de la OMC. Esto se refiere en particular a cualquier declaración general formulada por el Consejo del GATT en 1980 en el marco del GATT de 1947.

Pregunta 20

¿Qué relación hay entre las definiciones respectivas de "*derechos aduaneros*" y "*derechos e impuestos a la importación*" en el capítulo 2 del *Convenio de Kyoto*? Concretamente, ¿cuál es la diferencia entre la expresión "*sometidas (...) a la entrada*" utilizada en la primera definición y la expresión "*en la importación o con motivo de la importación*" utilizada en la segunda?

20. Las Comunidades Europeas no consideran que la respuesta de la Secretaría de la OMA ofrezca al Grupo Especial ninguna orientación en la presente diferencia. Como mucho, el hecho de que de conformidad con el capítulo 2 del Convenio de Kyoto la expresión "*en la importación o con motivo de la importación*" se refiera al establecimiento de derechos internos sobre los productos importados demuestra que dicho Convenio no se puede utilizar como contexto para interpretar el artículo II del GATT, en el que los conceptos de "*a la importación o con motivo de ésta*" son considerablemente más limitados que en el Convenio de Kyoto.

B. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS, GLOSARIO DE TÉRMINOS ADUANEROS INTERNACIONALES, BRUSELAS, MAYO DE 2006 (EL "GLOSARIO"):

Pregunta 21

En las Recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre el uso del Glosario de términos aduaneros internacionales, de 6 de julio de 1993, se indica que "*aunque el Glosario no tiene en sí mismo la condición jurídica de un instrumento internacional, ha sido aprobado por el Consejo y determinadas definiciones en él contenidas han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales*". ¿Sería posible que la OMA nos indicara cuáles son las definiciones del Glosario que "*han sido aceptadas por las partes contratantes de los principales convenios aduaneros internacionales*" y/o si las dos definiciones anteriormente mencionadas están incluidas en el ámbito de esas definiciones que han sido aceptadas por las partes contratantes?

21. Las Comunidades Europeas no consideran que la respuesta de la Secretaría de la OMA brinde al Grupo Especial ninguna orientación en la presente diferencia. Ello se debe en particular a que China ni siquiera ha aceptado la recomendación en cuestión.

ANEXO C-7

OBSERVACIONES DEL CANADÁ SOBRE LAS RESPUESTAS DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

El Canadá no formula ninguna observación pormenorizada sobre las respuestas facilitadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), dado que considera que esas respuestas son compatibles en todos los aspectos sustanciales con los argumentos canadienses. En particular, la carta de la OMA no respalda los argumentos de China sobre la pertinencia del Sistema Armonizado para la interpretación de las obligaciones que corresponden a los Miembros en relación con la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos con arreglo a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT. Como ha demostrado el Canadá mediante referencias detalladas a la práctica de los Estados y a documentos de la OMA y de su predecesor, y como se pone de manifiesto en las respuestas de la OMA, no hay ninguna prueba que apoye la posición de China de que el Sistema Armonizado permite que la clasificación se lleve a cabo de la manera prevista en las medidas. En particular, no hay nada que respalde la opinión de que China puede hacer caso omiso de categorías intermedias (como la partida 87.06), o puede efectuar la clasificación sobre la base del estado en que se encuentran los productos al ser utilizados en la fabricación (y no del estado en que se encuentran al llegar a la frontera).

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 D-1

CARTA DE FECHA 15 DE AGOSTO DE 2007 DIRIGIDA POR EL GRUPO ESPECIAL A LA ONUG

En la reunión celebrada el 26 de octubre de 2006 el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC estableció el Grupo Especial encargado del asunto *China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles* en cumplimiento de las solicitudes presentadas 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, de conformidad con el artículo 9 del Entendimiento sobre Solución de Diferencias. El 27 de enero de 2007 se estableció la composición del Grupo Especial para que examinara esta reclamación (véase el documento con triple signatura WT/DS339/9, WT/DS340/9 y WT/DS342/9). El presente procedimiento afecta a tres medidas de China: la Orden de Política N° 8, el Decreto N° 125 y el Anuncio Público N° 4.

En este procedimiento se plantearon problemas relacionados con la traducción de estas medidas chinas al inglés y las partes pudieron ponerse de acuerdo en una traducción común al inglés de las tres medidas, con la excepción de una sola disposición (el primer párrafo del **artículo 28 del Decreto N° 125**). Habida cuenta de que el chino y el inglés son idiomas oficiales de las Naciones Unidas, y en vista de que todas las partes en el procedimiento son Miembros de las Naciones Unidas, la finalidad de esta carta es solicitar, en nombre del Grupo Especial, la ayuda de la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra (ONUG) en este asunto.

Por lo tanto, el Grupo Especial agradecería que el Servicio de Idiomas de la División de Servicios de Conferencias de la ONUG pudiera facilitarle la traducción del chino al inglés del primer párrafo del artículo 28 del Decreto N° 125.

Para ayudar a los traductores de la ONUG en esa tarea, el Grupo Especial ha adjuntado a la presente carta los documentos siguientes:

- las tres medidas y su traducción común al inglés como ha sido convenida por las partes (incluidas las dos versiones distintas del primer párrafo del artículo 28 del Decreto N° 125); y
- las dos versiones distintas del primer párrafo del artículo 28 del Decreto N° 125, como un pasaje.

El Grupo Especial agradecería mucho la comprensión de la ONUG para no dar publicidad a la presente solicitud ni a ninguno de los documentos adjuntos ya que el procedimiento de esta diferencia es estrictamente confidencial.

El Grupo Especial desearía agradecerles por adelantado su cooperación y ayuda en este importante asunto. Se agradecería enormemente que la información solicitada en esta carta pudiera facilitarse antes del 23 de agosto de 2007.

ANEXO D-2

**CARTA DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2007 DIRIGIDA POR
LA ONUG AL GRUPO ESPECIAL**

Me remito a su carta de 15 de agosto de 2007 dirigida al Director General de la ONUG, Sr. Sergei Ordzhonikidze, en la que solicitaba a la División de Servicios de Conferencias de la ONUG que facilitara al Grupo Especial de la OMC sobre el asunto *China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles* una traducción del chino al inglés del primer párrafo del artículo 28 del Decreto N° 125.

En nombre del Director General, me complace informarle de que la División de Servicios de Conferencias de la ONUG ha accedido, con carácter excepcional, a su solicitud. No obstante, debe quedar claramente entendido que la División certifica únicamente la exactitud gramatical de la traducción y no las interpretaciones jurídicas que cualquiera pueda querer atribuirle.

Se adjunta la traducción.

Artículo 28.

Después de que las partes de automóviles importadas hayan sido ensambladas en vehículos completos, el fabricante de automóviles hará una declaración de los derechos pagaderos a Aduana, y ésta, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Ley de Aduanas de la República Popular China (denominada en adelante la "Ley de Aduanas"), del Reglamento arancelario de importación-exportación de la República Popular China y del Reglamento fiscal de importación-exportación de la República Popular China, procederá a la clasificación y percepción de los derechos.

ANEXO E

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

ANEXO E-1

TRADUCCIÓN DE LA ORDEN N° 9 ACORDADA POR LAS PARTES

Política de desarrollo en el sector del automóvil

Fecha de promulgación:	21 de mayo de 2004
Fecha de entrada en vigor:	21 de mayo de 2004
Departamento:	COMISIÓN NACIONAL DE DESARROLLO Y REFORMA
Asunto:	OTRAS DISPOSICIONES

Orden de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (N° 8)

Queda promulgada la Política de desarrollo en el sector del automóvil, discutida y adoptada en la reunión ejecutiva de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma e informada al Consejo de Estado y aprobada por él, que entrará en vigor a partir de la fecha de su promulgación. La aplicación de la Política sobre la Industria del Automóvil, promulgada en 1994, quedará sin efecto en esta misma fecha de conformidad con la respuesta oficial de la carta N° 30 [2004] del Consejo de Estado.

El Director de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, MaKai
21 de mayo de 2004

Política de desarrollo en el sector del automóvil

La Política de desarrollo en el sector del automóvil se formula con el fin de atender la necesidad de mejorar permanentemente el sistema socialista de economía de mercado, así como las nuevas condiciones para el desarrollo de la industria del automóvil en el país y en el extranjero después de la adhesión a la Organización Mundial del Comercio; para promover el ajuste estructural y el mejoramiento de la industria del automóvil y mejorar con carácter general su competitividad internacional; y para satisfacer la demanda cada vez mayor de consumidores de productos de la industria del automóvil e impulsar un sólido desarrollo de ese sector. Mediante la aplicación de esta Política, el sector del automóvil de nuestro país habrá de desarrollarse convirtiéndose en un pilar industrial de la economía nacional para el año 2010 y hacer una mayor contribución al logro del objetivo de la construcción general de una sociedad fundamentalmente próspera.

Capítulo I: Objetivos de la Política

Artículo 1 Mantener el principio de que el mercado desempeñe su función fundamental en la distribución de los recursos, en combinación con controles macroeconómicos del Gobierno; crear un entorno de mercado de justa competencia e integración, y organizar un sistema de administración del sector del automóvil basado en la ley. Los departamentos funcionales del Gobierno se ocuparán de la administración de los fabricantes de vehículos, vehículos de transporte para uso agrícola (camiones de baja velocidad y vehículos de tres ruedas), motocicletas y sus partes, así como las partes de esos productos, en conformidad con las prescripciones obligatorias de las leyes y reglamentos administrativos y las normas técnicas, para regular el comportamiento en el mercado de cada tipo de entidad económica en la esfera de la industria del automóvil.

Artículo 2 Impulsar el desarrollo coordinado del sector del automóvil con los sectores conexos, la infraestructura de tráfico urbano y la protección del medio ambiente. Crear un entorno propicio para el uso del automóvil, fomentar un sólido mercado de consumo del automóvil, proteger los derechos del consumidor y promover el consumo privado de automóviles. Para el año 2010 nuestro país debe convertirse en un gran país fabricante de automóviles en el mundo, con productos de ese sector aptos para satisfacer la mayor parte de la demanda del mercado interior y con grandes volúmenes de participación en el mercado internacional.

Artículo 3 Suministrar incentivos a los fabricantes de vehículos para mejorar su capacidad de investigación y desarrollo y de innovación técnica; desarrollar activamente productos con derechos de propiedad intelectual nacionales; y aplicar estrategias de colocación de marcas. Para el año 2010, los fabricantes de vehículos deberán haber creado diversas marcas de gran prestigio en los sectores de los automóviles, las motocicletas y sus partes.

Artículo 4 Promover ajustes estructurales y la reestructuración de la industria del automóvil; acrecentar las economías de escala de las empresas; mejorar la concentración industrial y evitar un crecimiento disperso, caótico, de baja categoría y propenso a elementos superfluos.

Crear, mediante la competencia de mercado, varias grandes empresas internacionalmente competitivas de fabricación de vehículos y esforzarse por lograr que se incorporen para el año 2010 entre las 500 mayores empresas del mundo.

Alentar a los fabricantes de vehículos a establecer alianzas de empresas en conformidad con las normas de mercado para lograr sinergias de elementos positivos, mancomunar recursos y acrecentar la escala de sus actividades.

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.

Capítulo II. Planificación del desarrollo

Artículo 5 El Estado dirigirá la formulación de la planificación para el desarrollo del sector en conformidad con la Política de desarrollo en el sector del automóvil. La planificación del desarrollo comprende la planificación de mediano y largo plazo para el sector y la planificación del desarrollo de grandes fabricantes de vehículos. La planificación del desarrollo de mediano y largo plazo para el sector se efectuará por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma junto con otros departamentos competentes sobre la base de opiniones recabadas con gran amplitud y sometidas al Consejo de Estado para su aprobación y aplicación. Los grandes fabricantes de vehículos deberán formular la adecuada planificación de sus empresas en conformidad con la planificación del desarrollo de mediano y largo plazo del sector.

Artículo 6 Se dará la denominación de "grandes empresas del sector del automóvil", que elaborarán sus planes de desarrollo independientemente y los aplicarán previa homologación y aprobación por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, a las empresas con características que incluyan la planificación unificada, productos desarrollados en forma autónoma, una marca independiente para sus productos y una gestión integrada de sistemas de ventas y servicios y cuyos productos, además, producidos por la empresa principal o por sus filiales de propiedad exclusiva, empresas de cartera y empresas mixtas chinas y extranjeras, tengan una participación mínima del 15 por ciento en el mercado nacional, o cuyos ingresos anuales por ventas de vehículos completos

representen por lo menos un 15 por ciento del total anual de ingresos por ventas de vehículos de todo el sector.

Capítulo III. Políticas técnicas

Artículo 7 Se mantendrá el principio de la combinación de tecnología importada con desarrollo autónomo. Se efectuará el seguimiento y el estudio de las tecnologías internacionales avanzadas, realizando una activa cooperación internacional para el desarrollo de tecnologías avanzadas y aplicables con derechos de propiedad intelectual nacionales. Los productos con tecnología mejorada deberán ser comprobablemente competitivos en el plano internacional, y ajustarse al mismo tiempo a la evolución de las exigencias de las normas tecnológicas obligatorias de la industria internacional del automóvil. Se deberá procurar que los productos desarrollados en el país alcancen los niveles técnicos internacionales y participar en la competencia internacional. El Estado prestará apoyo a las actividades de investigación y desarrollo que se ajusten a la política técnica, a través de la política fiscal.

Artículo 8 El Estado orientará y estimulará el desarrollo de vehículos que economicen energía, sean convenientes para el medio ambiente y tengan bajo nivel de emisiones. La industria del automóvil deberá participar activamente, en forma coordinada con la estrategia del Estado para el ajuste estructural de la energía y los requisitos en materia de normas sobre las emisiones, en la investigación e industrialización de vehículos eléctricos, baterías para automóviles y otros nuevos trenes de propulsión, y dar prioridad al desarrollo de tecnologías de vehículos con fuentes de energía híbridas y tecnologías de motores de gasóleo para vehículos de pasajeros. El Estado adoptará medidas en materia de investigación científica, innovación tecnológica, industrialización de nuevas tecnologías y política ambiental con el fin de promover la producción y utilización de vehículos con propulsión híbrida.

Artículo 9 El Estado apoyará la investigación y desarrollo de combustibles de alcohol, gas natural, combustibles híbridos, combustibles de hidrógeno y otros nuevos combustibles para vehículos, y apoyará a los fabricantes de vehículos en el desarrollo y producción de vehículos que utilicen nuevos combustibles.

Artículo 10 La industria del automóvil y las industrias conexas deberán hacer hincapié en el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías a fin de mejorar la economía de combustible de sus vehículos. Para el año 2010, el consumo medio de combustible de los vehículos de pasajeros deberá disminuir más del 15 por ciento en relación con el año 2003. Conforme a las prescripciones obligatorias de las normas técnicas acerca de la economía de energía, deberán instalarse sistemas que informen del consumo de combustible del vehículo.

Artículo 11 Se realizará una activa labor de investigación sobre nuevos materiales para su utilización en vehículos, como los materiales livianos, reciclables y respetuosos del medio ambiente. El Estado fijará oportunamente el grado mínimo de materiales reciclables que deberá utilizarse.

Artículo 12 El Estado apoyará la investigación y producción de artículos electrónicos para automóviles y desarrollará activamente la industria electrónica del automóvil a fin de acelerar la aplicación de la tecnología de la información electrónica en productos del sector de automóvil, en la logística de las ventas y en las empresas de producción, y con el fin de promover el desarrollo del sector del automóvil.

Capítulo IV. Ajustes estructurales

Artículo 13 El Estado alentará a las empresas del sector del automóvil para que se organicen como sociedades y formen así una nueva configuración competitiva. Debe lograrse, mediante una reestructuración estratégica entre empresas sobre la base de la competencia en el mercado combinada con controles macroeconómicos, la optimización y el perfeccionamiento de la estructura del sector del automóvil.

La reestructuración estratégica tiene por objeto apoyar a los fabricantes de vehículos para que puedan actuar en gran escala mediante la reestructuración de activos, alentándoles a unirse en alianzas de empresas mediante una cooperación que permita mancomunar sus ventajas respectivas y sus recursos, a fin de crear una estructura industrial en que los fabricantes de vehículos en gran escala, las alianzas de empresas y los fabricantes de vehículos para usos especiales puedan desarrollarse coordinadamente.

Artículo 14 Los fabricantes de vehículos completos, mediante su ajuste estructural, deberán mejorar su nivel de producción especializada y convertir progresivamente las unidades de producción de partes destinadas a atender necesidades internas en fabricantes de partes especializados e independientes, orientados al mercado.

Artículo 15 Las alianzas de empresas, en las esferas de la investigación y desarrollo de productos, la colaboración en la producción, los servicios y las ventas, deberán procurar una amplia cooperación, lograr ajustes en la combinación de productos, optimizar la distribución de los recursos y reducir los gastos de funcionamiento, para realizar economías de escala y lograr un desarrollo integrado. La empresa que se incorpore en una alianza de empresas no deberá aliarse con otras, a fin de consolidar la estabilidad de la alianza de empresas y su posición en el mercado. El Estado fomenta las alianzas de empresas para formar lo antes posible entidades económicas vinculadas por su activo. Si el plan de desarrollo cooperativo de una alianza de empresas prevé el establecimiento de una nueva entidad fabricante de vehículos o un proyecto de producción de vehículos de diversas categorías, ello debe ponerse en práctica en conformidad con las disposiciones pertinentes de esta Política.

Artículo 16 El Estado alienta a los fabricantes de automóviles y motocicletas a desarrollar la cooperación internacional, aprovechar al máximo sus ventajas comparativas y participar en la división internacional de tareas industriales; apoya a los fabricantes de vehículos en gran escala y a las empresas extranjeras del sector del automóvil que realicen fusiones y adquisiciones de fábricas de vehículos en el país y en el extranjero a fin de ampliar sus mercados y el alcance de sus actividades mercantiles para adaptarse a la tendencia de la producción de automóviles a la globalización.

Artículo 17 Establecer un mecanismo de cesación para los fabricantes de automóviles y motocicletas completos creando una notificación especial para los fabricantes de vehículos (incluidas las empresas actuales dedicadas a la producción de vehículos reensamblados) que no estén en condiciones de mantener actividades de producción normales. Las empresas en esa situación no deberán ser autorizadas para transferir a entidades o personas que no sean fabricantes de automóviles o motocicletas las habilitaciones que posean para la producción de automóviles o motocicletas. El Estado alienta a las empresas en esa situación a que orienten su actividad hacia los vehículos de uso especial o las partes de automóviles, o efectúen una reestructuración de activos con otro fabricante de vehículos completos. Los fabricantes de vehículos no estarán autorizados para enajenar ni comprar sus habilitaciones para la producción, y se cancelará la inscripción en el Boletín de los fabricantes de vehículos fallidos.

Capítulo V. Gestión del acceso

Artículo 18 Se formulará un "Reglamento sobre la gestión de los vehículos automotores". Los departamentos funcionales del Gobierno se ocuparán, en conformidad con ese "Reglamento", de la gestión de los vehículos automotores respecto de su diseño, fabricación, certificación, registro, inspección, rectificación de defectos, mantenimiento y conservación, desguace y reciclado. Esa gestión deberá distinguir claramente los derechos y las responsabilidades; y los procedimientos deberán ser transparentes, de fácil aplicación y de fácil supervisión por la sociedad.

Artículo 19 Se establecerán prescripciones obligatorias, mediante normas técnicas sobre seguridad, respeto del medio ambiente, economía de energía y medios de defensa contra el hurto de los vehículos automotores. Se aplicarán a todos ellos prescripciones obligatorias formuladas mediante normas técnicas de carácter uniforme. Éstas se ajustarán a las condiciones nacionales de nuestro país y al mismo tiempo se vincularán activamente con los requisitos obligatorios de las normas técnicas internacionales sobre los automóviles, en forma que impulse el progreso técnico del sector del automóvil. No se permitirá la producción ni la venta de vehículos automotores que no se ajusten a las prescripciones obligatorias de las normas técnicas pertinentes. Los vehículos de transporte para uso agrícola sólo se autorizarán para su circulación en carreteras de la categoría 3 o de categoría inferior y deberán ajustarse a las prescripciones obligatorias de las correspondientes normas técnicas.

Artículo 20 Se establecerá un sistema unificado de gestión del acceso para los fabricantes y los productos del sector de los vehículos automotores de conformidad con esta Política, así como con las normas del Estado en materia de certificación y acreditación. Los productos de ese sector que se ajusten a las reglamentaciones del sistema de gestión del acceso, así como a las prescripciones obligatorias de las leyes, reglamentos y normas técnicas aplicables, y que obtengan la certificación obligatoria, se registrarán en el "Boletín de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores", publicado conjuntamente por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma y la Administración de Supervisión de la Calidad, Inspección y Cuarentena del Estado. Los productos registrados en el Boletín deberán llevar la marca de certificación obligatoria de China. Los vehículos importados o montados con carrocerías importadas no podrán sustituirse por productos de producción propia a los efectos de la certificación. Queda prohibida la entrada en el mercado de productos ensamblados ilegalmente o que infrinjan derechos de propiedad intelectual.

Artículo 21 Los Departamentos de Gestión del Tráfico de la Seguridad Pública tramitarán el registro de los vehículos sobre la base del "Boletín de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores" y la aplicación de la marca de certificación obligatoria de China.

Artículo 22 Los departamentos funcionales del Gobierno competentes, de conformidad con el sistema de gestión del acceso, establecerán las condiciones para dar acceso a las empresas a la producción, según la categoría del producto -para vehículos, vehículos de transporte de uso agrícola y motocicletas- y realizarán una gestión dinámica respecto de los fabricantes y sus productos de modo que se elimine la inscripción en el "Boletín de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores" de cualquier empresa o producto que no cumpla las reglamentaciones. Entre las condiciones para el acceso de una empresa a la producción figurará su capacidad para el diseño y desarrollo de productos, sus instalaciones de producción, la capacidad de garantizar la conformidad de la producción y el control de la calidad y la capacidad en lo referente a las ventas de productos y los servicios posventa.

Artículo 23 Los organismos de certificación y de inspección de productos del sector de los vehículos automotores serán designados por la Administración de Supervisión de la Calidad, Inspección y Cuarentena del Estado en consulta con la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, y

cumplirán sus funciones de certificación y pruebas en conformidad con las estipulaciones particulares del sistema de gestión del acceso al mercado. Los organismos de certificación y de inspección deberán tener la condición de terceros imparciales y no podrán tener intereses comunes con fabricantes de vehículos respecto de sus haberes ni de su dirección, ni podrán efectuar inspecciones reiteradas ni percibir derechos en forma reiterada en relación con un mismo producto. El Estado apoya el desarrollo regulado de los organismos de inspección del desarrollo de automóviles, motocicletas y partes fundamentales que tengan la condición de terceros imparciales.

Capítulo VI. Marcas de fábrica o de comercio

Artículo 24 Tanto los fabricantes de automóviles como los de motocicletas, motores y partes de automóviles deberán afianzar el prestigio de las empresas y los productos, desarrollar activamente productos con derechos de propiedad intelectual nacionales, prestar atención a la protección de los derechos de propiedad intelectual, esforzarse por mejorar el prestigio de la marca de la empresa en su producción y en sus actividades mercantiles, y salvaguardar la imagen de la marca del fabricante.

Artículo 25 Tanto los fabricantes de automóviles como los de motocicletas, motores y partes de automóviles deberán registrar la marca propia del fabricante y sus marcas de servicio de conformidad con la "Ley de Marcas". El Estado estimula la formulación por los fabricantes de planes para el desarrollo y la protección de las marcas a fin de que se esfuercen por aplicar estrategias de venta respaldadas en la marca.

Artículo 26 A partir de 2005, todos los vehículos, conjuntos y partes de producción nacional deberán llevar la marca registrada de su fabricante; los vehículos completos vendidos en el mercado interior deberán indicar, en un lugar destacado del exterior de la carrocería, la marca de producto del fabricante y el nombre de la empresa o el lugar de producción; si la marca del producto ya contiene una referencia geográfica que corresponde al fabricante, estará permitido no indicar el lugar de producción. Todos los concesionarios de una marca deberán colocar la marca de servicio del fabricante en lugar visible de su local de ventas y servicios.

Capítulo VII. Desarrollo de productos

Artículo 27 El Estado apoya a los fabricantes de automóviles, motocicletas y sus partes en el establecimiento de una estructura de desarrollo de productos a fin de crear capacidad de innovación de sus productos y una capacidad de desarrollo autónoma. El desarrollo autónomo puede adoptar diversas formas, que comprenden el desarrollo independiente, el desarrollo conjunto y el desarrollo por delegación en terceros. Siempre que las inversiones realizadas para crear medios de investigación y desarrollo para los productos desarrollados autónomamente por un fabricante se ajusten a las reglamentaciones fiscales aplicables del Estado destinadas a impulsar el progreso tecnológico de las empresas, tales inversiones podrán computarse como desembolsos anteriores a la aplicación del impuesto. El Estado establecerá lo antes posible medidas para estimular las actividades de desarrollo autónomo de los fabricantes.

Artículo 28 Los fabricantes de vehículos deberán esforzarse por dominar la tecnología del desarrollo de carrocerías, hacer hincapié en el desarrollo de la tecnología de fabricación de productos y desarrollar con la mayor rapidez posible su capacidad de desarrollo de chasis y motores. El Estado apoyará la transformación de la industrialización de fabricantes de vehículos en gran escala, alianzas de empresas y fabricantes de partes de automóviles para desarrollar vehículos completos o partes o conjuntos de tecnología de punta con sus propios derechos de propiedad intelectual.

Artículo 29 Los fabricantes que produzcan automóviles, motocicletas y sus partes deberán participar activamente en los grandes proyectos de investigación tecnológica organizados por el Estado y fortalecer la investigación en asociación con instituciones dedicadas a ella, universidades y escuelas superiores, haciendo hincapié en la aplicación y la conversión de los resultados de la investigación con fines industriales.

Capítulo VIII. Industria de partes e industrias conexas

Artículo 30 Los fabricantes de partes de automóviles deberán adaptarse a las tendencias de la evolución industrial internacional y participar activamente en los trabajos de desarrollo de productos realizados por los fabricantes de vehículos completos y conjuntos. En la esfera de las partes fundamentales de automóviles deberá irse formando gradualmente un desarrollo sistemático de la capacidad, mientras que en la esfera de las partes generales de automóviles deberá formarse la capacidad de desarrollo y fabricación de productos avanzados a fin de satisfacer la demanda del mercado interior y extranjero y esforzarse por entrar en el sistema internacional de compra de partes de automóviles.

Artículo 31 Se formularán planes de desarrollo especiales para las partes de automóviles, dando orientación y apoyo diferentes según la categoría de dichas partes, a fin de lograr que se inviertan capitales en la esfera de la producción de partes de automóviles, se impulse a sus fabricantes que disponen de ventajas comparativas a crear la capacidad de especializarse, producir en gran escala y agrupar el suministro. El Estado dará apoyo prioritario a los fabricantes de partes de automóviles que estén en condiciones de abastecer a varios fabricantes independientes que emprendan la producción de vehículos enteros y entren en el sistema internacional de adquisición de partes de automóviles con respecto a la introducción y el perfeccionamiento de tecnologías, la financiación y las medidas de fusión y reestructuración. Los fabricantes que produzcan vehículos enteros deberán adquirir gradualmente partes de automóviles en el mercado abierto adoptando los métodos de compra por comercio electrónico y en línea.

Artículo 32 De conformidad con las prescripciones del plan de desarrollo en el sector del automóvil, los fabricantes de sectores conexos con la industria del automóvil, como la metalurgia, la petroquímica y la química, fabricación de maquinaria, electrónica, industria ligera, textiles y materiales de construcción, deberán hacer hincapié en el mejoramiento de los niveles de los productos y la capacidad de competir en el mercado de los materiales metalúrgicos, equipo mecánico, matrices industriales, electrónica del automóvil, caucho, plásticos, textiles, vidrio, derivados del petróleo para uso en los automóviles, etc., a fin de seguir el ritmo de la evolución de la industria del automóvil. Se dará prioridad a los fabricantes siderúrgicos para alcanzar la capacidad de suministrar láminas metálicas destinadas a vehículos de pasajeros; se apoyará la creación de centros de diseño y fabricación de matrices especializadas, se impulsará el mejoramiento de la capacidad de diseño y fabricación de matrices para partes de automóviles; se apoyará a las empresas petroquímicas a fin de que realicen adelantos tecnológicos y perfeccionen productos para mejorar los aceites, como los aceites refinados y lubricantes, se alcancen niveles internacionales avanzados y se atiendan las necesidades de desarrollo de la industria del automóvil.

Capítulo IX. Redes de distribución

Artículo 33 El Estado alienta a los fabricantes de automóviles, motocicletas y sus partes, así como a las empresas financieras, de servicios y comerciales, a desarrollar activamente servicios y técnicas mercantiles para los automóviles inspirándose en métodos de venta, experiencia de gestión y conceptos sobre los servicios y el comercio desarrollados internacionalmente.

Artículo 34 Con el fin de proteger los derechos legítimos y los intereses de los consumidores de automóviles, y asegurar que obtengan un servicio de calidad al adquirir y utilizar un vehículo, todos los fabricantes de vehículos, tanto nacionales como extranjeros, que vendan productos del sector del automóvil de producción propia en el mercado interior deberán establecer lo antes posible un sistema de ventas y servicios para sus marcas de vehículos de producción propia. Este sistema podrá establecerse por los fabricantes de vehículos nacionales o extranjeros, ya sea invirtiendo ellos mismos o autorizando a hacerlo a concesionarios. Tanto los inversionistas nacionales como los extranjeros podrán dedicarse en China a ventas de marca y servicios posventa para vehículos tanto nacionales como importados, una vez que hayan sido autorizados por el fabricante del vehículo y hayan tramitado los procedimientos necesarios en conformidad con las reglamentaciones aplicables.

Artículo 35 A partir del año 2005, deberán ponerse en funcionamiento ventas y servicios de marca para todos los vehículos de pasajeros producidos directamente por fabricantes de vehículos; a partir del año 2006 deberán ponerse en funcionamiento ventas y servicios de marca para todos los productos del sector del automóvil de producción propia.

Artículo 36 Queda suprimido el actual método de administración relativo a la autorización de los derechos de concesión para pequeños vehículos de pasajeros; el Ministerio de Comercio formulará junto con la Administración de Industria y Comercio del Estado y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma un Reglamento de aplicación para la administración de las ventas de automóviles de marca. Los concesionarios de automóviles deberán desarrollar sus actividades mercantiles dentro de los límites del marco de actividades comerciales autorizado por los departamentos mercantiles para la administración de la industria y el comercio. El marco de actividades comerciales de un concesionario de marca respecto de los vehículos de pasajeros (incluidos los usados) de no más de nueve asientos deberá ser autorizado y publicado por el departamento de gestión del Estado para la administración de la industria y el comercio en conformidad con la reglamentación aplicable. Las licencias para los concesionarios de marcas se autorizarán como correspondientes a la venta de automóviles de la marca.

Artículo 37 Los fabricantes de automóviles y motocicletas deberán fortalecer la gestión de las ventas de sus redes de distribución y administrar sus servicios de mantenimiento; tendrán la responsabilidad de informar a la sociedad acerca de los modelos de vehículos que hayan dejado de producirse y deberán tomar medidas activas para garantizar el suministro, durante un plazo razonable, de las partes necesarias para su utilización en los servicios posventa y de mantenimiento; deberán hacer conocer a la sociedad en forma periódica la lista de las empresas a las que hayan autorizado para las ventas y el mantenimiento de su marca, así como las empresas cuya autorización haya sido revocada; y no deberán suministrar productos a vendedores que no posean autorización para la marca o que no cumplan las condiciones aplicables a la actividad.

Artículo 38 Los vendedores de automóviles, motocicletas y sus partes deberán acatar las leyes y reglamentos aplicables del Estado en su actividad mercantil. Los correspondientes departamentos aplicarán sanciones conforme a la ley a quienes vendan vehículos prohibidos por el Estado o respecto de los cuales se haya anunciado la cesación de sus ventas; a quienes vendan vehículos con indicación falsa o supuesta del nombre del fabricante, el lugar de instalación del fabricante o el certificado de calidad; los que no estén autorizados por el fabricante del vehículo o cuya autorización haya sido revocada y continúen usando la marca original en la venta de vehículos o sus partes o servicios de mantenimiento; así como a quienes utilicen partes de automóviles falsificadas o de mala calidad al prestar servicios de reparación a sus clientes.

Artículo 39 Los fabricantes de vehículos deberán tomar en consideración los intereses generales de los segmentos de fabricación y venta y de servicios a fin de acrecentar los beneficios económicos generales. Al enajenar a otra persona jurídica derechos y participación en el segmento de ventas, este aspecto deberá considerarse un cambio importante del informe sobre el estudio de viabilidad del proyecto original de inversión; y, además de notificarse tal transferencia al Ministerio de Comercio para su aprobación conforme a las reglamentaciones, deberá someterse también a la autorización de la dependencia que haya aprobado inicialmente el proyecto.

Capítulo X. Gestión de las inversiones

Artículo 40 De conformidad con el principio de que todo sistema de aprobación de las inversiones debe resultar ventajoso para el desarrollo autónomo de las empresas y el ejercicio del control macroeconómico por el Gobierno, se reforma el sistema de gestión y aprobación gubernamental respecto de los proyectos de inversión de los fabricantes de vehículos, que habrá de llevarse a cabo por dos métodos: el de presentación y el de aprobación.

Artículo 41 La presentación de los proyectos de inversión se efectuará en los siguientes casos:

- 1) Los actuales fabricantes de automóviles, vehículos de transporte para uso agrícola y motores para vehículos que, mediante financiación propia, amplíen su capacidad de producción para productos de la misma categoría o añadan otros productos nuevos, con inclusión de las nuevas instalaciones de fabricación construidas por la misma empresa en un lugar diferente para productos de igual categoría.
- 2) La inversión destinada a la producción de motocicletas y sus motores.
- 3) La inversión para la producción de partes de automóviles, vehículos de transporte para uso agrícola y motocicletas.

Artículo 42 En los proyectos de inversión realizados mediante presentación correspondientes al párrafo 1, el departamento de la administración provincial encargado de las inversiones o una empresa enumerada por separado en el Plan del Estado deberá someter el proyecto propuesto a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma para su presentación; en los casos de los párrafos 2 y 3, la empresa deberá presentar el proyecto propuesto directamente al departamento provincial encargado de las inversiones. El contenido de lo que debe presentarse se indica en el anexo 2.

Artículo 43 Deberá obtenerse la aprobación de los siguientes proyectos de inversión:

- 1) Los fabricantes todavía no instalados de automóviles, vehículos de transporte para uso agrícola y motores para vehículos, incluidos los actuales fabricantes que tengan personería jurídica independiente y se encuentren establecidos en un lugar distinto.
- 2) Los actuales fabricantes de vehículos que hayan de producir vehículos completos de otra categoría distinta de la que ya producen.

Artículo 44 Para los proyectos de inversión que deben realizarse mediante aprobación, el departamento provincial encargado de las inversiones o una empresa enumerada por separado en el Plan del Estado deberá presentar el proyecto propuesto a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma para su examen; los proyectos destinados a invertir en la producción de vehículos de uso especial deberán ser ratificados por el departamento provincial encargado de las inversiones y sometidos a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma para su presentación; los proyectos de

nuevas empresas mixtas chinas y extranjeras todavía no establecidas referentes a vehículos de la categoría sedán deberán presentarse por esa Comisión al Consejo de Estado para la ratificación por éste.

Artículo 45 Los proyectos incluidos en los planes de desarrollo de grandes fabricantes de vehículos, una vez aprobados, deberán ejecutarse por la empresa misma.

Artículo 46 Hasta el 1° de enero de 2006 se suspenderá temporalmente la aprobación de todo nuevo establecimiento de fabricantes productores de vehículos de transporte para uso agrícola.

Artículo 47 Los nuevos proyectos de inversión deberán cumplir las siguientes condiciones:

- 1) Los fabricantes de motocicletas y de sus motores todavía no establecidos deberán contar con condiciones de desarrollo tecnológico, y la inversión total del proyecto no podrá ser inferior a 200 millones de RMB.
- 2) El capital registrado de los fabricantes de vehículos de uso especial no podrá ser inferior a 20 millones de RMB, y esas empresas deberán contar con capacidad para el desarrollo de productos.
- 3) Para los proyectos de inversión relativos a una categoría de vehículos completos distinta de la categoría que la respectiva empresa ya produce, la inversión total del proyecto (incluida la utilización de activos fijos ya existentes y de activos intangibles) no podrá ser inferior a 1.500 millones de RMB; el pasivo del fabricante deberá representar menos del 50 por ciento de su activo, y deberá tener una calificación de su crédito bancario de "AAA".
- 4) Los fabricantes de vehículos que hayan de producir automóviles de la categoría sedán u otros productos de la categoría de los automóviles para pasajeros, cambiando de otra categoría de productos que ya producen, deberán tener antecedentes de producción en gran escala de productos del sector del automóvil y un beneficio acumulado en los tres últimos años, después de la aplicación de impuestos, superior a 1.000 millones de RMB (comprobado por la oficina de impuestos); el pasivo del fabricante deberá representar menos del 50 por ciento de su activo, y deberá tener una calificación de su crédito bancario de "AAA".
- 5) Para los proyectos de inversión de fabricantes de vehículos aún no establecidos, el total del proyecto de inversión no podrá ser inferior a 2.000 millones de RMB y, de esta suma, el capital propio no debe ser inferior a 800 millones de RMB; deberá crearse una organización de investigación y desarrollo de productos cuya inversión no sea inferior a 500 millones de RMB. El proyecto de inversión de un fabricante aún no establecido de vehículos para pasajeros o camiones pesados deberá incluir la producción de motores destinados al vehículo completo. En los proyectos de inversión de fabricantes aún no establecidos de motores para vehículos, la inversión total del proyecto no podrá ser inferior a 1.500 millones de RMB; y de esta suma el capital propio no deberá ser inferior a 500 millones de RMB; deberá crearse una organización de investigación y desarrollo mediante la cual el nivel de los productos pueda satisfacer las prescripciones obligatorias de normas técnicas nacionales cada vez más rigurosas.

- 6) La escala de la producción, en los proyectos de inversión que se indican seguidamente, respecto de los fabricantes aún no establecidos, no podrá ser inferior:

para camiones pesados: a 10.000 unidades;

para vehículos de pasajeros equipados con motor de cuatro cilindros, a 50.000 unidades; si están equipados con motor de 6 cilindros, a 30.000 unidades.

Artículo 48 En las empresas mixtas chinas y extranjeras fabricantes de vehículos completos, vehículos de uso especial, vehículos de transporte para uso agrícola y motocicletas, la proporción de la parte china en el capital no podrá ser inferior al 50 por ciento. Si una sociedad anónima con acciones cotizadas en bolsa fabricante de vehículos completos, vehículos de uso especial, vehículos de transporte para uso agrícola o motocicletas vende acciones de la persona jurídica al público, una de las personas jurídicas de la parte china deberá retener el control mayoritario, que deberá consistir en una participación en el capital que sea mayor a la suma de las participaciones de las personas jurídicas de los inversores extranjeros. Una misma empresa extranjera no podrá establecer en China dos ni más empresas mixtas para la fabricación de vehículos completos de una misma categoría (vehículos para pasajeros, vehículos comerciales o motocicletas); pero si adquiere la propiedad de otra empresa nacional fabricante de vehículos junto con la entidad china que participa en su empresa mixta, no se aplicará la limitación referente a dos empresas mixtas. Si una empresa extranjera con personalidad jurídica posee control mayoritario de otra empresa, ambas se considerarán la misma empresa extranjera.

Artículo 49 Las entidades extranjeras y nacionales fabricantes que inviertan en zonas de elaboración para la exportación en proyectos de producción de vehículos y motores para vehículos destinados a la exportación no quedarán sujetas a las restricciones de los artículos y las cláusulas pertinentes de esta Política, pero deberán solicitar la aprobación especial del Consejo de Estado.

Artículo 50 Si los asociados en una empresa mixta china y extranjera fabricante de vehículos prorrogan el plazo de su cooperación, modifican la proporción de participación en su capital o la identidad de su accionista extranjero, ello deberá someterse, con arreglo a la reglamentación, a su tramitación por el departamento que aprobó inicialmente la empresa mixta.

Artículo 51 Mientras los proyectos que deben realizarse mediante aprobación no hayan obtenido la notificación de ésta, los departamentos de administración de tierras no podrán tramitar procedimientos de expropiación de tierras para ellos; los bancos estatales no podrán otorgarles préstamos; la Administración General de Aduanas ("Aduana") no podrá tramitar sus solicitudes de exención; la Comisión de Reglamentación de Valores Mobiliarios no podrá autorizarlas a emitir acciones ni la cotización de éstas; y los departamentos encargados de la administración de la industria y el comercio no podrán tramitar el procedimiento de su registro como nuevos fabricantes. Los departamentos competentes del Estado no recibirán solicitudes de los fabricantes ni solicitudes de acceso a productos.

Capítulo XI. Gestión de las importaciones

Artículo 52 El Estado apoya los esfuerzos de los fabricantes de vehículos para aumentar su capacidad de producción en el país, impulsando el progreso tecnológico de los fabricantes de partes de automóviles y el desarrollo de la industria de fabricación de automóviles.

Artículo 53 Todo fabricante de vehículos que utilice partes importadas caracterizadas como vehículos completos para producir vehículos deberá notificarlo pormenorizadamente al Ministerio de

Comercio, la Aduana y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. Las partes importadas de los modelos de vehículos de que se trate deberán declararse sin excepciones para el pago de derechos a la oficina de aduanas en cuya jurisdicción se encuentre la empresa, a fin de que los departamentos competentes puedan realizar una administración efectiva.

Artículo 54 Se percibirán derechos de aduana rigurosamente de acuerdo con los tipos arancelarios correspondientes a los vehículos enteros y las partes, a fin de evitar toda pérdida de tales derechos. Los departamentos funcionales competentes del Estado deberán efectuar inspecciones en cada etapa en las solicitudes de contingentes, declaraciones de importación y autorizaciones de acceso a productos.

Artículo 55 Se caracterizarán como vehículos completos las siguientes partes: el conjunto de la carrocería (incluida la cabina del conductor); el conjunto del motor; el conjunto de transmisión; el conjunto de eje propulsor; el conjunto de eje no propulsor; el conjunto de bastidor; el sistema de dirección; y el sistema de freno.

Artículo 56 Se determinará que las partes de automóviles tienen las características de un conjunto completo en los siguientes casos: los conjuntos completos importados en sus partes constitutivas (totalmente desmontados), o los conjuntos o sistemas importados sin montar en varias partes fundamentales (parcialmente desmontados). Siempre que las partes fundamentales importadas alcancen o excedan de la cantidad estipulada, se caracterizarán como conjuntos importados.

Artículo 57 Al determinar las características de un vehículo completo, las partes importadas se caracterizarán como vehículos completos en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) si se importan para montar el vehículo los dos conjuntos principales, a saber, el de la carrocería (con inclusión de la cabina del conductor) y el del motor;
- 2) si se importa para montar el vehículos uno de los dos conjuntos principales, a saber, el de la carrocería (con inclusión de la cabina del conductor) o el del motor, así como otros tres conjuntos o más;
- 3) si no se importa ninguno de los dos conjuntos principales, a saber, el de la carrocería (con inclusión de la cabina del conductor) y el del motor, pero se importan para ello cinco conjuntos o más.

Artículo 58 El Estado designa como puertos de importación para los vehículos completos los cuatro siguientes puertos de mar: el Puerto de Dalian, el Nuevo Puerto de Tianjin, el Puerto de Shanghai y el Puerto de Huangpu; dos puertos interiores: los de Manzhouli y Shenzhen (Huanggang), así como el puerto de Alashankou, en Xinjiang (para vehículos completos importados destinados a su utilización dentro de la Región Autónoma de Xinjiang y producidos en países de la Comunidad de Estados Independientes). Los vehículos completos importados deberán importarse a través de los puertos mencionados. A partir de 2005 no se permitirá que se depositen bajo control aduanero en ningún puerto de importación vehículos destinados al mercado interior.

Artículo 59 El Estado prohíbe la importación de vehículos usados, motocicletas usadas y sus partes, ya sea por vía de intercambio o de donación, así como la importación de conjuntos y partes de vehículos usados como chatarra de acero o chatarra de metales para desarmado y renovación. Se permitirá la reparación de los productos mencionados, procedentes del exterior, en las zonas de elaboración para la exportación y para su nueva salida a través de la frontera, pero no se autorizarán las actividades de desarmado y renovación de vehículos usados o motocicletas usadas.

Artículo 60 La Aduana elaborará conjuntamente con los demás departamentos competentes medidas de gestión específicas para la importación de vehículos enteros y partes, y las aplicará una vez aprobadas por el Consejo de Estado. Los vehículos de muestra enviados desde el extranjero para la realización de pruebas y los vehículos importados temporalmente para su exhibición en exposiciones se gestionarán de conformidad con las reglamentaciones de administración aduanera de la importación y exportación temporal de mercancías.

Capítulo XII. Consumo de vehículos

Artículo 61 Se fomentará un mercado del automóvil que tenga por sostén medular el consumo privado, mejorando las condiciones para la utilización del automóvil y salvaguardando los derechos e intereses de sus consumidores. Se alentará a los consumidores de automóviles a adquirir y utilizar automóviles con bajo consumo de energía, bajo nivel de contaminación, bajo nivel de emisiones de gasolina, nuevas fuentes de energía y nuevas formas de propulsión, a fin de mejorar la protección del medio ambiente. Se realizará un desarrollo del sector del automóvil coordinado con las infraestructuras de tráfico urbano, la protección ambiental, la economía de energía y las industrias conexas.

Artículo 62 Se establecerán sistemas nacionales uniformes y abiertos de comercialización y gestión del automóvil; las administraciones locales deberán alentar que la producción de vehículos en otras regiones obtenga una competencia equitativa en su mercado regional, y no podrán aplicar políticas ni medidas discriminatorias que puedan tener consecuencias de discriminación contra los productos del sector del automóvil no fabricados localmente. Todas las restricciones y demás condiciones a la adquisición de vehículos, su uso y enajenación que no estén en conformidad con las leyes y reglamentos del Estado, así como con las prescripciones de la presente Política, deberán revisarse o suprimirse.

Artículo 63 El Estado fijará y publicará conceptos y tasas uniforme para todos los gravámenes de naturaleza administrativa y fondos de contribución de carácter público en cuanto correspondan a los vehículos, y reglamentará todo cobro por las autoridades públicas cuando se registre un vehículo y durante su utilización. Las autoridades locales no podrán añadir, durante la adquisición, el registro y la utilización de los vehículos, ningún otro gravamen de naturaleza administrativa ni contribuciones a fondos u otros tributos; si hubiera necesidad de tales agregados, deberá solicitarse su aprobación con arreglo al procedimiento legal aplicable, las leyes o reglamentos o un documento aprobado por el Consejo de Estado. Con excepción de los gravámenes estipulados por el Estado, ninguna dependencia estará autorizada para imponer a los consumidores de automóviles ningún derecho obligatorio, salvo por la prestación de servicios. Los consumidores de automóviles tendrán el derecho de denunciar y negarse a pagar los gravámenes obligatorios que infrinjan reglamentaciones.

Artículo 64 Se mejorará la gestión de la imposición de gravámenes por la prestación de servicios. Durante la utilización de los vehículos, el cobro de gravámenes por servicios que puedan resultar del mantenimiento y la atención de los vehículos, el seguro no obligatorio, el estacionamiento de vehículos, etc., deberá percibirse por las dependencias de prestación de servicios sobre la base del principio de que el consumidor de automóviles consienta en aceptar tales servicios. La imposición de gravámenes y sus tasas en las actividades de índole competitiva, como el mantenimiento y la atención de los vehículos, podrán fijarse por el propio proveedor de los servicios con arreglo a los principios de mercado. Cuando los servicios se presten con utilización de recursos monopólicos, como en el caso del estacionamiento de vehículos, los gravámenes impuestos y los métodos de gestión deberán establecerse por el departamento de gestión de precios del Consejo de Estado o los departamentos análogos de nivel provincial, que deberán publicarlos y fiscalizar su aplicación. El proveedor de servicios deberá instalar pizarras actualizadas periódicamente en las que se anuncien las tarifas que se

apliquen, para su supervisión por el público. La instalación de peajes en las carreteras deberá ajustarse a las reglamentaciones correspondientes del Estado. Todos los peajes deberán publicitar en un lugar destacado los motivos por los que se cobran derechos, y sus tasas.

Artículo 65 Se desarrollará activamente la prestación de servicios para los automóviles y su comercio a fin de fomentar el consumo de automóviles. El Estado apoya el desarrollo del crédito para automóviles. Las instituciones financieras que otorguen créditos de consumo para automóviles deberán mejorar sus servicios y perfeccionar los métodos de crédito prendario para automóviles. Siempre que la garantía del crédito esté asegurada, los consumidores deberán estar autorizados a utilizar el vehículo que hayan prendado para obtener un crédito de consumo. Mediante autorización, las empresas que cumplan las condiciones respectivas podrán establecer instituciones financieras no bancarias dedicadas a prestar servicios para el consumo de automóviles, y los inversionistas extranjeros podrán dedicarse a actividades de crédito y arrendamiento financiero con ese fin. Se desplegarán esfuerzos para desarrollar todas las líneas de actividad, como los ensayos de vehículos, la capacitación de conductores, la logística, la asistencia de emergencia, etc., perfeccionar un sistema de información y estadística de la actividad mercantil relacionada con el automóvil y desarrollar un sistema de información en línea y comercio electrónico de automóviles. Se prestará apoyo a los establecimientos que cumplan las condiciones para establecer un sistema de información de crédito de consumo y comunicación recíproca de informaciones.

Artículo 66 El Estado alienta la circulación de vehículos usados. Los departamentos competentes deberán promover activamente las condiciones que permitan reglamentar de manera uniforme los métodos administrativos de aplicación de impuestos y cargas en relación con la enajenación de vehículos usados, a fin de que resulte conveniente para los comerciantes de vehículos dedicarse a esa actividad, y fomentar y desarrollar un mercado de tales vehículos. Se establecerá un sistema para las solicitudes voluntarias de tasación de vehículos usados. Salvo respecto de los vehículos que formen parte de activos estatales, el precio de venta de los vehículos usados deberá determinarse entre el comprador y el vendedor; las partes interesadas podrán encomendar voluntariamente a una entidad intermediaria que posea un certificado de habilitación que realice una tasación que se empleará como referencia en la transacción; ninguna dependencia ni departamento estará autorizado para realizar tasaciones de los vehículos intercambiados con carácter obligatorio, ni de manera encubiertamente obligatoria.

Artículo 67 Las empresas dedicadas al comercio de vehículos usados deberán contar con el capital, los locales y el personal técnico especializado necesarios, y sólo llevarán a cabo sus actividades previa aprobación y registro por los departamentos de gestión de la Administración de la Industria y el Comercio. Al vender vehículos usados, el comerciante deberá dar al comprador información veraz acerca del vehículo, sin incurrir en disimulo ni engaño. Los vehículos que se vendan deberán tener el "certificado de registro de automóvil" y la "licencia de automóvil" y, al mismo tiempo, certificados de inspección anual del departamento de gestión del tráfico y el departamento de gestión de la protección del medio ambiente de la Seguridad Pública. Si el vehículo usado adquirido por el comprador no puede obtener el registro de salida o entrada de automóvil, el comerciante deberá rembolsar su precio incondicionalmente y asumir la responsabilidad respectiva.

Artículo 68 Se perfeccionará el sistema de seguro de automóviles. El sistema de seguros deberá cobrar primas que estén en conformidad con el nivel de riesgo del consumidor y el vehículo asegurado. Se alienta al sector de los seguros a promover una diversificación de productos en materia de seguro de automóviles y orientarse por el mercado en el establecimiento de las primas.

Artículo 69 Todas las administraciones populares municipales deberán estudiar detenidamente políticas y métodos que tiendan a un desarrollo equilibrado entre la demanda de tráfico, las modalidades del tráfico en cada municipalidad y los recursos de tráfico disponibles, como las calles y los servicios de estacionamiento. Deberá establecerse un sistema de audiencias para formular los programas no temporales de gestión del tráfico que lo restrinjan en determinadas zonas.

Artículo 70 Todas las administraciones populares municipales, de acuerdo con la situación de desarrollo económico de la municipalidad respectiva, deberán planificar y construir espacios y servicios de estacionamiento orientándose por los principios de salvaguardar una buena corriente de tráfico, hacer más conveniente el estacionamiento e impulsar el consumo de automóviles. Se formularán políticas de uso de la tierra para los espacios de estacionamiento y medidas que estimulen la inversión y alienten a las personas, las colectividades, así como los inversionistas extranjeros, a construir servicios de estacionamiento. A fin de regular la construcción de servicios de estacionamiento municipales, el Ministerio de la Construcción formulará las normas correspondientes y dispondrá las prescripciones concretas para la construcción de servicios de estacionamiento en barrios residenciales, zonas comerciales, espacios públicos y lugares de esparcimiento.

Artículo 71 Los departamentos competentes del Estado formularán y promulgarán normas uniformes en materia de emisiones de los automóviles, distinguiendo, conforme a las condiciones existentes, las normas de aplicación inmediata de las normas previstas para el futuro. Las administraciones populares de todas las provincias, regiones autónomas y municipalidades administradas directamente deberán, según la respectiva situación local, optar entre las normas de aplicación inmediata y las normas previstas para el futuro. Si se decide aplicar de inmediato normas previstas para el futuro, la fecha de entrada en vigor se anunciará con una antelación mínima de un año.

Artículo 72 Se aplicará un sistema nacional uniforme de gestión del registro y la inspección de automóviles; las localidades no estarán autorizadas para formular sus propios métodos de gestión a ese respecto. Cuando se solicite el registro y la inspección anual de automóviles, los departamentos de gestión del tráfico de la Seguridad Pública no podrán exigir que se presenten otros documentos que los establecidos conforme a las leyes y reglamentos aplicables del Estado y los reglamentos del Consejo de Estado o las reglamentaciones autorizadas por él (tarjeta de identidad del propietario, certificado de origen del automóvil, certificado de calidad *ex-fábrica* del automóvil completo para los automóviles de fabricación nacional o certificado de importación para los automóviles importados, constancia de pago de los impuestos aplicables, constancia de pago de la prima del seguro obligatorio y certificado de inspección anual). Las administraciones populares de todos los niveles, así como los departamentos competentes, no podrán pedir que los departamentos de gestión del tráfico de la Seguridad Pública examinen otros documentos en el momento del registro y la inspección anual. Si el procedimiento establecido por el consumidor está en conformidad con las reglamentaciones del Estado, los departamentos de gestión del tráfico de la Seguridad Pública no podrán negarse a dar curso al registro y la inspección anual.

Artículo 73 Los departamentos de tráfico y protección ambiental de la Seguridad Pública, en consulta con los departamentos competentes, deberán establecer diferentes métodos de gestión según las distintas categorías de vehículos. Para los vehículos nuevos y los no utilizados con fines comerciales, el intervalo entre las inspecciones podrá prolongarse adecuadamente; mientras que para los vehículos más antiguos, la frecuencia de las inspecciones y la lista de los elementos sujetos a inspección podrán incrementarse según convenga.

Artículo 74 El "Certificado de registro de automóvil" expedido por los departamentos de gestión del tráfico de la Seguridad Pública podrá utilizarse por el propietario del automóvil como prueba de su condición de tal para arrendar el vehículo, al solicitar crédito de consumo para automóviles y al enajenar un vehículo usado; al venderse el vehículo, el "Certificado de registro de automóvil" deberá entregarse al mismo tiempo al nuevo propietario.

Capítulo XIII. Otras disposiciones

Artículo 75 Las organizaciones profesionales del sector del automóvil, las entidades intermediarias y demás entidades sociales deberán fortalecer su organización interna, mejorar su disposición de servicio y esforzarse por cumplir su función de intermediación; deberán participar activamente en las actividades de intercambio con los círculos profesionales competentes a nivel internacional y cumplir cabalmente su función como puentes y centros entre las autoridades y las empresas, a fin de promover el desarrollo del sector del automóvil.

Artículo 76 Los inversionistas de la Región Administrativa Especial de Hong Kong, la Región Administrativa Especial de Macao y la Región de Taiwán que inviertan en el sector del automóvil en el territorio continental de China estarán sujetos a las estipulaciones correspondientes de la presente Política.

Artículo 77 Hasta la publicación de prescripciones obligatorias en materia de normas técnicas para los productos de vehículos automotores, se aplicarán con carácter temporal normas obligatorias nacionales.

Artículo 78 La presente Política entrará en vigor en la fecha de su publicación, y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma tendrá a su cargo su interpretación.

Anexo 1: Terminología

1. Vehículos automotor: todo vehículo y remolque autopropulsado, con dos ejes por lo menos, y una velocidad mínima de 6 km/h, incluyendo particularmente vehículos, vehículos de transporte para uso agrícola, motocicletas y otras máquinas de transporte y remolques utilizados en carreteras. No se incluyen los vehículos que circulan sobre rieles, ni los tractores y máquinas autopropulsadas utilizados en la agricultura, la silvicultura, la ingeniería, etc., pero no empleados en carreteras.
2. Automóvil, vehículo para usos especiales, vehículo de transporte para uso agrícola, motocicleta: "automóvil", a los efectos de la Política de desarrollo en el sector del automóvil, se refiere a los vehículos definidos en el artículo 2.1 de la Norma Nacional GB/T 3730.1-2001, con inclusión de los vehículos completos y los vehículos para usos especiales; los "vehículos para usos especiales" significan los vehículos definidos en los artículos 2.1.1.11, 2.1.2.3.5 y 2.1.2.3.6 de la Norma Nacional citada; los "vehículos de transporte para uso agrícola" se refieren a los vehículos definidos en la Norma Nacional GB 18320-2001; y las "motocicletas" se refieren a los vehículos definidos en la Norma Nacional GB/T 53591-1996.
3. Categoría de productos: según las definiciones de los vehículos para pasajeros, vehículos comerciales y motocicletas que figuran en la Normas Nacionales, y su clasificación detallada, en las cuales:
 - A) Los vehículos para pasajeros se clasifican en:

Vehículos de categoría sedán: artículos 2.1.1.1 a 2.1.1.6 de la Norma Nacional GB/T 3730.1-2001.

Otros vehículos para pasajeros (incluidos los vehículos para usos múltiples y los deportivos o utilitarios): artículos 2.1.1.7 a 2.1.1.11 de la Norma Nacional GB/T 3730.1-2001.
 - B) Los vehículos comerciales se clasifican en:

Autobuses: artículo 2.1.2.1 de la Norma Nacional GB/T 3730.1-2001.

Tractores con remolque y camiones: artículos 2.1.2.2 y 2.1.2.3 de la Norma Nacional GB/T 3730.1-2001.
4. Proyectos de inversión en nuevos automóviles, vehículos de transporte para uso agrícola o motores de automóviles: empresas todavía no establecidas (con inclusión de las empresas mixtas chinas y extranjeras) de producción de vehículos completos, vehículos para usos especiales, vehículos de transporte agrícola y motores de automóviles, así como las empresas ya existentes (incluidas las empresas mixtas chinas y extranjeras) de producción de vehículos completos, vehículos para usos especiales, vehículos de transporte agrícola o motores, en las que se efectúen cambios de su personalidad jurídica o de sus accionistas, o que establezcan una empresa de producción con personalidad jurídica independiente en otro lugar. Se entenderá por otro lugar el que no se encuentre en la misma municipalidad o distrito en que está instalada la empresa.

5. Inversión total del proyecto: total de la inversión en activos fijos (incluidos los activos fijos ya existentes y los que se les agreguen) necesarios para el proyecto de inversión, más los activos intangibles y el capital de giro.
6. Derechos de propiedad intelectual autónomos: producto obtenido mediante el desarrollo autónomo, el desarrollo conjunto o el desarrollo encomendado a terceros, en que la empresa es titular de los derechos de propiedad industrial respecto del producto, el derecho de mejorarlo y certificarlo, así como el derecho de transferir la tecnología relativa al producto.
7. Fabricante de vehículo: un fabricante (con inclusión de las empresas mixtas chinas y extranjeras y las empresas en cooperación) de vehículos completos o vehículos para usos especiales, registrado legalmente en el territorio de China de conformidad con el procedimiento de aprobación estipulado por el Estado.
8. Participación en el mercado interior: participación que tiene una empresa (fabricante) en el total de las ventas de vehículos nacionales mediante sus propias ventas de vehículos completos en el mercado interior durante un año completo.

**Anexo 2: Información que debe presentarse para un proyecto
de inversión en el sector del automóvil**

Los materiales que se presenten deberán tener el siguiente contenido:

1. Información básica, sede social, nombre del representante legal, del fabricante de vehículos o del inversionista del proyecto. Información sobre los resultados mercantiles y el crédito bancario correspondiente a los tres últimos años.
2. Análisis de la necesidad de establecer el proyecto de inversión, y de los mercados nacionales y extranjeros; análisis del nivel tecnológico del producto y del origen de la tecnología (explicación de los derechos de propiedad intelectual respecto del producto); inversión total del proyecto, capital registrado y fuentes de financiación; escala de producción y de funcionamiento, contenido de la construcción, métodos y calendario de construcción.
3. Para las empresas mixtas chinas y extranjeras y las empresas en cooperación: información básica sobre el inversionista extranjero o el asociado en la cooperación, con inclusión del nombre del inversionista extranjero, el país de su constitución, sede social y representante legal, y nacionalidad. Antecedentes de inversiones y resultados mercantiles del inversionista extranjero en China. Proporción de las partes china y extranjera en el capital del proyecto de inversión, método de inversión y fuentes de financiación, y plazo de la empresa mixta.
4. El contrato de transferencia de tecnología extranjera o de cooperación tecnológica.
5. Análisis de beneficios económicos del proyecto de inversión.
6. Documentación sobre el impacto ambiental, el uso de la tierra, las operaciones bancarias y la aprobación de las construcciones por la administración local.
7. Condiciones de apoyo y políticas favorables ofrecidas por la administración local.

ANEXO E-2

TRADUCCIÓN DEL DECRETO N° 125 ACORDADA POR LAS PARTES

[Carta de acompañamiento del Decreto N° 125]

**DECRETO DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA,
LA COMISIÓN NACIONAL DE DESARROLLO Y REFORMA DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA,
EL MINISTERIO DE HACIENDA DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA Y EL MINISTERIO DE
COMERCIO DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA**

N° 125

28 de febrero de 2005

De conformidad con la *Política de desarrollo en el sector del automóvil*, así como las reglamentaciones pertinentes, la Administración General de Aduanas, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio han formulado las *Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos*, que quedan promulgadas para su aplicación a partir del 1° de abril de 2005.

[firma de MU Xinsheng]

Ministro de la Administración General de Aduanas

[firma de MA Kai]

Presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma

[firma de JIN Renqing]

Ministro de Hacienda

[firma de BO Xilai]

Ministro de Comercio

**NORMAS ADMINISTRATIVAS SOBRE LA IMPORTACIÓN DE PARTES DE AUTOMÓVILES
CARACTERIZADAS COMO VEHÍCULOS COMPLETOS**

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 Las presentes normas se formulan de conformidad con las leyes y reglamentos pertinentes, con vistas a formalizar y mejorar la administración de la importación de partes de automóviles y promover un desarrollo sólido del sector del automóvil.

Artículo 2 Las presentes normas se aplicarán a la supervisión y administración de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, utilizadas para la producción o montaje¹ de vehículos por fabricantes de automóviles aprobados o registrados por las autoridades competentes del Estado.

Los fabricantes de automóviles que importen juegos de piezas completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (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.

Artículo 3 Las referencias de estas normas a "vehículos" significarán vehículos de las categorías M y N definidas en la *Clasificación de Vehículos y Remolques* (Norma Nacional de China GB/T 15089-2001).

Se entenderá por "vehículos de la categoría M" los vehículos de pasajeros con cuatro ejes como mínimo. Se entenderá por "vehículos de la categoría N" los vehículos de carga con cuatro ejes como mínimo.

Artículo 4 Las referencias de las presentes normas a "conjunto o sistema" comprenderán los conjuntos correspondientes a la carrocería (incluida la cabina), el motor, la transmisión, el propulsor, el eje propulsado y el bastidor, y los sistemas de dirección y de frenos.

Artículo 5 La referencia en estas normas a "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" se entenderá en el sentido de que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como vehículos completos en la etapa de montaje de los vehículos completos. La referencia a "partes de automóviles caracterizadas como conjuntos o sistemas" significará que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como conjuntos o sistemas en la etapa de su montaje como tales.

Artículo 6 La Administración General de Aduanas, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Hacienda tendrán a su cargo la administración de las partes de automóviles importadas que deben caracterizarse como vehículos completos de conformidad con las presentes normas.

La Administración General de Aduanas, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Hacienda establecerán un equipo director encargado de la administración de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos (denominado en lo sucesivo "Equipo Director"). La oficina del Equipo Director funcionará en la

¹ El Canadá, las CE y los Estados Unidos señalan que el texto original en chino contiene las dos palabras "shengchan" y "zuzhuang", cuya correcta traducción es "producir" para la primera y "montar" para la segunda. China considera que las dos palabras están utilizadas con sentido indistinto.

Administración General de Aduanas y tendrá a su cargo el despacho de los asuntos corrientes del Equipo Director. El Centro Profesional Nacional de Verificación de la Caracterización como Vehículos Completos (denominado en adelante "Centro de Verificación"), designado por la Administración General de Aduanas, comprobará si las partes importadas pueden caracterizarse como vehículos completos o como conjuntos o sistemas completos.

CAPÍTULO II. ADMINISTRACIÓN DEL REGISTRO

Artículo 7 Los fabricantes de automóviles llevarán a cabo una autoevaluación acerca de si las partes de automóviles importadas utilizadas en cada modelo de vehículo deben o no caracterizarse como vehículos completos de conformidad con las presentes normas, si producen² vehículos con partes de automóviles importadas para su venta en el mercado interior. Si un fabricante de automóviles, mediante la autoevaluación, determina que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, deberá registrar los respectivos modelos de vehículos ante la Administración General de Aduanas antes de la importación de esas partes de automóviles. Cada modelo de vehículo del mismo fabricante de automóviles se registrará por separado.

Si de la autoevaluación resulta que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante pedirá a la Administración General de Aduanas que lleve a cabo una revisión. La Administración designará al Centro de Verificación para que realice una revisión simplificada o una revisión *in situ*. En caso de que resulte de tal revisión que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar una solicitud de registro complementaria. Si de la revisión resulta que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, no será necesario el registro.

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

La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma señalará las partes "caracterizadas como vehículos completos" en el *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores*, y el Ministerio de Comercio las indicará en las licencias automáticas de importación respecto de los modelos de vehículos montados mediante tales partes.

Artículo 8 Se considerarán modelos de vehículos registrados los que se hayan incluido en la lista del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores* publicada por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma.

² El Canadá, las CE y los Estados Unidos señalan que el texto original en chino contiene la palabra "*shengchan*", cuya traducción correcta es "producir". China considera que esta palabra se utiliza con sentido indistinto del de "*zuzhuang*" ("montar").

Artículo 9 Cuando un fabricante de automóviles solicite el registro, deberá presentar:

- 1) una breve presentación del fabricante;
- 2) un plan de producción anual del modelo de vehículo que se trate de registrar;
- 3) una clasificación y un cuadro de relación de precios de las partes de automóviles del modelo de vehículo que se trate de registrar; el precio total de ese modelo, y los precios detallados de las partes nacionales y las partes importadas empleadas en él (en todos los casos con exclusión de los impuestos aplicables);
- 4) la lista completa de los proveedores nacionales y extranjeros que suministren las partes de automóviles utilizadas en el modelo de vehículo que se trate de registrar, y una lista de las partes de automóviles suministradas por cada proveedor;
- 5) prueba de que el modelo de vehículo que se trate de registrar ha sido incluido en la lista del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores*.

Artículo 10 Recibida la solicitud de registro, la Administración General de Aduanas distribuirá los documentos correspondientes a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio y las oficinas de aduana de distrito. Una vez recibidos esos documentos, la Comisión y el Ministerio citados y la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre el fabricante administrarán el registro de conformidad con sus respectivas responsabilidades.

Artículo 11 La oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado el fabricante, una vez que reciba su documentación de registro distribuida por la Administración General de Aduanas, procederá del siguiente modo:

- examinará la documentación presentada para el registro;
- registrará al fabricante de automóviles y sus modelos de vehículos si se cumplen los criterios aplicables; y
- notificará de ello al fabricante.

Artículo 12 Una vez registrado un modelo de vehículo, el fabricante de automóviles deberá constituir una fianza global por derechos, de cuantía adecuada a sus planes de importación, en la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado, antes de la importación de esas partes. La cuantía de la fianza global por derechos equivaldrá por lo menos al promedio mensual de los gravámenes pagaderos por el fabricante por la importación de dichas partes.

Si posteriormente se altera la cantidad de modelos de vehículos registrada o se modifica el plan de importación, el fabricante de automóviles deberá solicitar oportunamente un ajuste de la cuantía de la fianza global por derechos a la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado. Si se verifica la exactitud del cambio o la modificación, la oficina citada seguirá el procedimiento conveniente para ajustar la cuantía de la fianza.

CAPÍTULO III. ADMINISTRACIÓN DEL DESPACHO DE ADUANAS

Artículo 13 El fabricante de automóviles que importe partes de automóviles que deban caracterizarse como vehículos completos deberá declarar esa importación y pagar derechos por la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado.

Si un fabricante de automóviles importa partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos procedentes de puertos que no son el puerto en que se encuentre instalado el fabricante, deberá solicitar el trasbordo entre aduanas a la oficina de distrito de la zona en que se encuentre instalado después del registro del respectivo modelo de vehículo y del depósito de la fianza global de derechos.

La importación de otras partes de automóviles distintas de las caracterizadas como vehículos completos no estará sujeta a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 14 Al efectuar la declaración de importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar a la aduana la siguiente documentación:

- un formulario de declaración de importación;
- una licencia automática de importación con la indicación de "caracterizado como vehículos completos";
- las demás licencias que correspondan; y
- los documentos conexos que requiera la aduana.

Artículo 15 Si se requieren licencias de importación para importar partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, esas licencias se examinarán durante el despacho de aduana. En el formulario de declaración de importación, en la columna titulada "Derechos o exención", se anotará "caracterizado como vehículos completos"; en la columna correspondiente al consignatario se anotará el nombre del fabricante de automóviles.

Las partes de automóviles correspondientes a cada modelo de vehículo serán objeto de declaración en formulario separado.

Artículo 16 Al efectuarse la entrada de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, la aduana tramitará las formalidades de importación de conformidad con las reglamentaciones aplicables a las mercancías en régimen de depósito, e incluirá esas entradas en las estadísticas de aduana conforme a la situación en que se encuentren.

CAPÍTULO IV. CRITERIOS PARA DETERMINAR SI LAS PARTES DEBEN O NO CARACTERIZARSE COMO VEHÍCULOS COMPLETOS Y PARA SU VERIFICACIÓN

Artículo 17 La solicitud de verificación acerca de si las partes de automóviles deben caracterizarse como vehículos completos deberá presentarse por los fabricantes de automóviles a la Administración General de Aduanas; ésta encomendará la realización de verificaciones al Centro de Verificación. La aduana determinará los tipos arancelarios aplicables y los precios sujetos a derechos, y tramitará la percepción de los derechos sobre la base del informe de verificación expedido por el

Centro de Verificación. La Administración General de Aduanas elaborará y dictará separadamente normas de aplicación sobre la forma de verificar si las partes de automóviles importadas deben o no caracterizarse como vehículos completos.

Artículo 18 El Centro de Verificación, de conformidad con las instrucciones de la Administración General de Aduanas, verificará los modelos de vehículos montados por fabricantes de automóviles y expedirá informes de verificación.

Artículo 19 Los fabricantes de automóviles deberán presentar una solicitud de verificación a la Administración General de Aduanas dentro de los 10 días siguientes a la producción o montaje³ de la primera serie de vehículos del modelo registrado. El Centro de Verificación, dentro del mes siguiente a la recepción de instrucciones de la Administración General de Aduanas, llevará a cabo la verificación y expedirá un informe a su respecto.

En los casos de modelos de vehículos puestos en producción antes de la entrada en vigor de las presentes normas, los fabricantes de automóviles deberán llevar a cabo, dentro del mes siguiente a la entrada en vigor de estas normas, una autoevaluación informando de sus resultados a la Administración General de Aduanas. Si la autoevaluación sugiere que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante deberá presentar una solicitud a la Administración General de Aduanas en los 10 días siguientes a la finalización de la autoevaluación, pidiendo su verificación por la Administración. Si la autoevaluación sugiere que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante deberá solicitar una revisión por la Administración General de Aduanas. Si ésta indica que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar, dentro de los 10 días siguientes a la formulación de las conclusiones de la revisión, una solicitud de registro complementaria ante la Administración General de Aduanas y deberá solicitar la verificación por ella. El Centro de Verificación, de conformidad con las instrucciones de la Administración, completará la verificación de los modelos de vehículos registrados que se hayan puesto en producción y expedirá certificados al respecto en un plazo de tres meses.

Artículo 20 Los modelos de vehículos verificados por el Centro de Verificación serán modelos básicos. Si con posterioridad a la verificación de esos modelos básicos se instalan en ellos partes importadas como agregados opcionales, el fabricante de automóviles deberá informar de las opciones al Centro de Verificación y a la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado, y deberá presentar declaraciones veraces en el momento de la instalación efectiva de las partes opcionales. Una vez que el Centro de Verificación haya completado su revisión y expedido un informe de verificación, la aduana efectuará un ajuste tras determinar los precios sujetos a derechos y efectuar el cálculo de éstos.

Los fabricantes de automóviles podrán solicitar una nueva verificación de un modelo básico de vehículo si se han producido cambios en la importación de partes de automóviles en el proceso de producción que pueden modificar la determinación de si las partes de automóviles importadas deben o no caracterizarse como vehículos completos. La aduana determinará los precios sujetos a derechos a los efectos del cálculo de éstos, en conformidad con el informe de nueva verificación expedido por el Centro de Verificación. Si dicho informe indica que las partes de automóviles importadas no deben seguir caracterizándose como vehículos completos, la aduana dejará de administrar esos modelos de vehículos con arreglo a las presentes normas.

³ Véase la nota correspondiente al párrafo 1) del artículo 2 del Decreto N° 125.

Artículo 21 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como vehículos completos en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD, destinados al montaje de vehículos;
- 2) en los casos que siguen, con el alcance que se indica en el artículo 4 de estas normas:
 - a) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y un conjunto de motor a los efectos del montaje de vehículos;
 - b) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) o de un conjunto de motor, más un mínimo de otros tres conjuntos o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos;
 - c) importación de un mínimo de cinco conjuntos o sistemas, distintos del conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y el correspondiente al motor, a los fines del montaje de vehículos; o
- 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total de un vehículo completo del mismo modelo. Este criterio entrará en vigor el 1º de julio de 2006.

Artículo 22 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) importación de un juego completo de partes para el armado de conjuntos o sistemas;
- 2) importación de partes fundamentales o subconjuntos a los efectos de armar conjuntos o sistemas, siempre que la cantidad de las partes fundamentales o subconjuntos alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2; o
- 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total del correspondiente conjunto o sistema.

Artículo 23 Se considerará que un conjunto o sistema fabricado por un fabricante nacional de conjuntos o sistemas para automóviles tiene carácter nacional si las partes de automóviles importadas utilizadas en su fabricación no se caracterizan como un conjunto o sistema.

Artículo 24 Si un fabricante nacional de automóviles o de partes de automóviles utiliza partes de automóviles importadas (con exclusión de los conjuntos y subconjuntos) o partes de automóviles importadas sin acabar para fabricar partes de automóviles, las partes de automóviles así fabricadas se considerarán nacionales si los fabricantes nacionales efectúan una elaboración sustancial de las partes importadas o sin acabar.

La referencia a la "elaboración sustancial" significará que el artículo, una vez elaborado, deberá cumplir los criterios de transformación sustancial establecidos en el *Reglamento sobre normas de origen para los productos importados y exportados por la República Popular China*.

Artículo 25 Cuando el Centro de Verificación realice verificaciones acerca de si las partes de automóviles deben caracterizarse como vehículos completos, los fabricantes de automóviles deberán colaborar activamente y deberán presentar los siguientes documentos:

- 1) la solicitud de verificación;
- 2) el informe de la autoevaluación;
- 3) la *Lista de partes adquiridas para un modelo de vehículo registrado* (anexo 3);
- 4) los demás documentos que considere necesarios el Centro de Verificación.

Artículo 26 Si un fabricante de automóviles está obligado a efectuar un registro o a solicitar la verificación acerca de si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, pero omite hacerlo, la Administración General de Aduanas podrá disponer que el Centro de Verificación realice verificaciones.

CAPÍTULO V. PRINCIPIOS APLICABLES A LA PERCEPCIÓN DE DERECHOS Y SU CÁLCULO

Artículo 27 La aduana encargada de la zona en que se encuentre instalado el fabricante administrará, aplicando las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito, las partes de automóviles importadas que estén caracterizadas como vehículos completos durante el período comprendido desde la declaración de aduana y el despacho de las mercancías hasta el pago de los derechos. A fin de mejorar la eficiencia y la eficacia de la administración, los fabricantes de automóviles que dispongan de tales medios deberán estar en conexión electrónica con la aduana que tenga a su cargo la zona en que se encuentren instalados.

Artículo 28 [TRADUCCIÓN DE LA ONUG] 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, en conformidad con las disposiciones aplicables de la Ley de Aduanas de la República Popular China (a la que se hará referencia en lo sucesivo como "Ley de Aduanas"), el Reglamento de Aranceles de Importación y Exportación de la República Popular China y el Reglamento de Impuestos de Importación y Exportación de la República Popular China, efectuará la clasificación y la percepción de los derechos.

Si el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como tales y basará los aranceles y el IVA de importación en los tipos correspondientes a los vehículos completos. Si las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como partes y basará los aranceles y el IVA de importación en las tasas aplicables a las partes.

Artículo 29 Si la aduana trata como vehículos completos las partes de automóviles importadas que ha utilizado un fabricante de automóviles a los efectos de la clasificación y la percepción de los derechos, y el proveedor del fabricante de automóviles ha importado algunas de las partes de automóviles empleadas por el fabricante y ya ha pagado los derechos y el IVA correspondientes a esa importación, tales gravámenes se deducirán de la cuantía total de los derechos de importación y el IVA de importación adeudados por el fabricante de automóviles, siempre que éste presente prueba pertinente del pago de los derechos y el IVA de importación.

Si las partes de automóviles importadas con arreglo a las presentes normas no se utilizan para la producción⁴ de vehículos completos dentro del plazo de un año, el fabricante de automóviles deberá presentar a la aduana la declaración de pago de derechos dentro de los 30 días siguientes al vencimiento del citado plazo de un año, y la aduana tramitará la percepción de los derechos con arreglo a las reglamentaciones aplicables.

Artículo 30 Las presentes normas serán aplicables a la situación de los vehículos fabricados con arreglo a programas de comercio para el perfeccionamiento que se vendan en el mercado interior.

El fabricante de automóviles que actúe con arreglo a un programa de comercio para el perfeccionamiento deberá presentar a la Administración General de Aduanas solicitudes retroactivas de registro y admitirá verificaciones por el Centro de Verificación conforme a estas normas, antes de solicitar autorización para vender en el mercado interior vehículos producidos o armados⁵ mediante partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos. Sobre la base de la verificación de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, y la licencia para la venta en el mercado interior de materiales importados en régimen de depósito conforme a programas de comercio para el perfeccionamiento y las licencias de importación que correspondan, presentadas por el fabricante, la aduana aplicará los tipos de derechos establecidos en estas normas y los percibirá en consecuencia, y percibirá también los intereses devengados por los derechos aplicables a todas las partes de automóviles importadas durante el período de aplazamiento.

El fabricante de automóviles instalado en zonas bajo control aduanero, zonas de elaboración para la exportación u otras zonas especiales supervisadas por la aduana deberá presentar a la Administración General de Aduanas solicitudes retroactivas de registro y admitirá verificaciones por el Centro de Verificación conforme a estas normas, antes de solicitar la autorización para vender en el mercado interior vehículos montados con partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos que hayan cruzado la frontera y entrado en las zonas citadas. Sobre la base de la verificación de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana, previa presentación de las licencias de importación correspondientes por el fabricante, seguirá el procedimiento establecido para la percepción de los derechos aplicables a las ventas de tales vehículos en el mercado interior.

Artículo 31 Los fabricantes de automóviles deberán presentar declaraciones para el pago de derechos a la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentren instalados dentro de los 10 primeros días hábiles del mes siguiente al mes en que el Centro de Verificación haya expedido un informe con la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos. La aduana percibirá los derechos y el IVA de importación sobre todas las partes de automóviles importadas que un fabricante haya utilizado durante el último mes para el montaje de cada modelo de vehículo aplicando los tipos arancelarios correspondientes a los vehículos completos.

En la primera declaración, el fabricante de automóviles incluirá también el pago de derechos a la aduana por las partes de automóviles importadas que se hayan producido⁶ para construir vehículos completos antes de la expedición del informe de verificación.

Artículo 32 Los fabricantes de automóviles deberán declarar a la aduana las partes de automóviles importadas sobre las cuales no se hayan pagado derechos dentro de los 30 días contados desde la

⁴ Véase la nota correspondiente al párrafo 1 del artículo 7 del Decreto N° 125.

⁵ Véase la nota correspondiente al párrafo 1 del artículo 2 del Decreto N° 125.

⁶ Véase la nota correspondiente al párrafo 1 del artículo 7 del Decreto N° 125.

fecha en que el Centro de Verificación haya expedido un informe de verificación con la conclusión de que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos. La aduana calculará los derechos y el IVA aplicando los tipos arancelarios correspondientes a las partes de automóviles y dejará de administrar esos modelos de vehículos con arreglo a las presentes normas.

Artículo 33 Si, hechas las verificaciones del Centro de Verificación, todos los modelos de vehículos registrados por un fabricante de automóviles no pueden caracterizarse como vehículos completos, y el fabricante ha pagado todos los derechos correspondientes, la aduana le notificará la devolución de la fianza global por derechos.

Artículo 34 Con la declaración para el pago de derechos ante la oficina de aduana de distrito encargada de la zona en que se encuentre instalado el fabricante de automóviles, éste deberá presentar:

- 1) el informe de verificación del Centro de Verificación;
- 2) la cantidad de vehículos completos de los modelos correspondientes que haya producido⁷ durante el último mes, salvo respecto de los modelos para los cuales las partes de automóviles importadas no deban caracterizarse como vehículos completos;
- 3) la lista de partes de automóviles importadas que se hayan utilizado en la producción o montaje⁸ de vehículos completos del modelo respectivo durante el último mes, salvo respecto de las partes que en el informe de verificación no se caractericen como vehículos completos;
- 4) los demás documentos que la aduana considere necesarios.

Artículo 35 En la declaración de un fabricante de automóviles a la aduana sobre las partes de automóviles importadas que deben caracterizarse como vehículos completos, se inscribirá en la columna titulada "derechos o exención" la anotación "gravado como vehículos completos"; y en la columna titulada "condiciones de la transacción" se anotará "CIF". En la declaración de un fabricante de automóviles a la aduana sobre las partes de automóviles importadas que no deben caracterizarse como vehículos completos se inscribirá en la columna titulada "derechos o exención" la anotación "gravado como partes"; y en la columna titulada "condiciones de la transacción" se anotará "CIF".

CAPÍTULO VI. RESPONSABILIDADES LEGALES

Artículo 36 Las infracciones de las presentes normas, que podrán constituir contrabando o actos de violación de las normas de supervisión de aduanas, se castigarán por las aduanas con arreglo a la *Ley de Aduanas* y el *Reglamento de Aplicación de Sanciones Administrativas Aduaneras de la República Popular China*. Los actos que constituyan delito estarán sujetos a responsabilidad penal con arreglo a la ley.

Artículo 37 Si un fabricante de automóviles, infringiendo las presentes normas, no declara verazmente que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos cuando solicita su inclusión en el *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores* y cuando solicita los registros correspondientes, o importa partes de

⁷ Véase la nota correspondiente al párrafo 1 del artículo 7 del Decreto N° 125.

⁸ Véase la nota correspondiente al párrafo 1 del artículo 2 del Decreto N° 125.

automóviles que deben caracterizarse como vehículos completos en múltiples envíos sin solicitar el registro por la Administración General de Aduanas antes de la importación, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma excluirá temporalmente los modelos de vehículos correspondientes del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores*, hasta que el fabricante rectifique sus omisiones.

CAPÍTULO VII. DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 38 Las presentes normas entrarán en vigor el 1° de abril de 2005.

ANEXOS

- 1. LISTA DE CONJUNTOS O SISTEMAS**
- 2. PARTES DE AUTOMÓVILES INCLUIDAS EN LOS CONJUNTOS O SISTEMAS**
- 3. LISTA DE ADQUISICIÓN DE PARTES DE AUTOMÓVILES DE MODELOS DE VEHÍCULOS REGISTRADOS**

ANEXO 1

LISTA DE CONJUNTOS O SISTEMAS

Designación del conjunto			Partes fundamentales y subconjuntos	Umbral de partes importadas (en unidades)		Observaciones
				Categoría A	Agregado	
Carrocerías de vehículos (cabina)	Clase M ₁	A	panel lateral, puerta, cubierta del motor (capó)	2	5	En la clase M ₁ , si se emplea una cubierta exterior prensada importada, todo el subconjunto se considera como un subconjunto importado.
		B	caja del techo, tablero delantero, soporte de asientos, tapa del maletero (baúl), panel trasero, guardabarros (guardafangos)	--		
	Clase M ₂	A	caja del techo, panel lateral	2	4	
		B	cubierta del motor (capó), tablero delantero, puerta, panel trasero, soporte de asientos	--		
	Clase M ₃	A	caja del techo, panel lateral, bastidor de la carrocería	2	4	
		B	tablero delantero, puerta, panel lateral, soporte de asientos	--		
	Clase N	A	caja del techo, puerta, panel lateral	2	5	
		B	cubierta del motor (capó), tablero delantero, panel trasero, guardabarros, soporte de asientos	--		
Conjuntos del motor	Motor diésel	A	bloque de cilindros (de motor), culata, bomba de aceite de alta presión	2	6	No se incluyen radiador, ventilador de radiador, filtro de aire, silenciador, depósito de combustible ni embrague.
		B	cigüeñal, compresor de sobrealimentación, árbol de levas, palanca de cambio de marchas, arrancador (cebador), generador, inyector diésel	--		
	Motor de gasolina	A	bloque de cilindros (de motor), culata, dispositivo EFI (iniciador explosivo de lámina metálica) (incluidos la unidad electrónica de control, la válvula del acelerador, el inyector de combustible y el sensor)	2	6	
		B	cigüeñal, árbol de levas, bomba de combustible, palanca de cambio de marchas, arrancador, generador, compresor de sobrealimentación	--		

Designación del conjunto			Partes fundamentales y subconjuntos	Umbral de partes importadas (en unidades)		Observaciones
				Categoría A	Agregado	
Conjuntos de transmisión	TM	A	alojamiento (cárter), engranajes, embrague	2	4	1. No se incluye el sistema de control remoto de la velocidad variable. 2. Como para la caja de reenvío de los vehículos de tracción total, el umbral agregado para los conjuntos de transmisión será 3.
		B	eje, caja de cambio de velocidades, sincronizador, caja de transmisión	-		
	TA	A	alojamiento (cárter), embrague, (junta hidráulica para la caja de engranajes automática), unidad electrónica de control	2	4	
		B	caja de reenvío, engranajes (o rueda de fricción y banda de acero), árboles, componentes del paso de velocidades	--		
Ejes de vehículos de la clase M ₁	Eje conductor		alojamiento (cárter), semieje izquierdo/derecho (incluida la junta homocinética universal), muñón de dirección, diferencial, brazo oscilante, tapacubos, cojinetes, reductor de velocidad final, amortiguador, muelle (resorte) de suspensión	--	6	
	Eje conducido (receptor)		eje (incluido el conjunto del brazo trasero), tapacubos, cojinetes, muelle (resorte, elástico) de suspensión, amortiguador	--	4	
Ejes de vehículos de las clases M ₂ , M ₃ y vehículos N	Eje conductor		alojamiento (cárter), diferencial, semieje, eje conductor, reductor de velocidad final, tapacubos, cojinetes, amortiguador, muelle (resorte) de suspensión	--	5	Cuando se añadan un brazo oscilante y un muñón de dirección al eje delantero independiente, el umbral agregado pertinente será 6.
	Eje conducido (receptor)		muñón de dirección, amortiguador, eje delantero, muelle (resorte) de suspensión, tapacubos, cojinetes	--	4	
Bastidores			travesaño longitudinal (o bastidor auxiliar delantero y cuna del motor), travesaño transversal (bastidor auxiliar trasero)	--	2	
Sistemas de freno			pistón de freno principal (o freno neumático), conjunto de freno asistido, conjunto de freno delantero, conjunto de freno trasero, válvulas del sistema de freno asistido (ABS) y conjunto de unidad electrónica de control	--	4	

Designación del conjunto		Partes fundamentales y subconjuntos	Umbral de partes importadas (en unidades)		Observaciones
			Categoría A	Agregado	
Sistema de dirección	Servodirección (dirección asistida)	conjunto de dirección, conjunto de la válvula de control de la dirección, bomba de aceite para servodirección, volante de dirección, eje de dirección y junta de articulación	--	3	Bolsa de aire incluida en el volante de dirección.
	Dirección no asistida	conjunto de dirección, eje de dirección, junta de articulación y volante de dirección	--	2	

Notas:

- Si el número de partes importadas comprendidas en la columna agregados de las categorías A y B es igual o superior al umbral agregado para las partes importadas, esas partes importadas se caracterizarán como un conjunto (sistema); a la vez, si la cantidad de partes importadas comprendidas en la categoría A es igual o superior al umbral para las partes de la categoría A, también estas partes importadas se caracterizarán como un conjunto (sistema).
- Si las partes importadas totalizan más del 60 por ciento del precio de las partes fundamentales o subconjuntos, se considera que esas partes principales o subconjuntos son partes fundamentales o subconjuntos importados. Los fabricantes facilitarán una lista de los coeficientes del precio de las partes necesarias.
[El cálculo de los coeficientes de importación] de las partes fundamentales y subconjuntos, en principio, se remontará al segundo nivel de proveedores de los fabricantes de vehículos completos y no más allá.
- En los vehículos de tracción total, la caja de reenvío se caracterizará por sí misma como un conjunto, en sustitución del eje conducido. En este caso, el cárter (alojamiento), los engranajes (o cadena) y el adaptador de la caja de reenvío están comprendidos en la categoría A, y el umbral pertinente será 2. Los ejes, cojinetes, sincronizadores y dispositivos eléctricos de control de la caja de reenvío están comprendidos en la categoría B, y el umbral pertinente será 4.
- En los vehículos de doble eje conductor y de multieje, el carácter de conjunto (sistema) se determinará de acuerdo con su respectivo número de ejes, y el umbral agregado para los vehículos completos se aumentará en proporción.
- Para el período del 1º de abril de 2005 al 30 de junio de 2006, las partes fundamentales comprendidas en las categorías A y B se verificarán conjuntamente con arreglo al umbral agregado.
Desde el 1º de julio de 2006 en adelante, para todos los modelos de vehículos las partes fundamentales de las categorías A y B se verificarán por separado con arreglo a los umbrales de su categoría respectiva.
- Si un modelo de vehículo no contiene partes fundamentales ni subconjuntos que funcionalmente correspondan a los que figuran en la presente Lista de conjuntos o sistemas, el umbral o el número de sus conjuntos (sistemas) se rebajará en proporción.

ANEXO 2

PARTES DE AUTOMÓVILES INCLUIDAS EN LOS CONJUNTOS O SISTEMAS

El presente anexo, Partes de automóviles incluidas en los conjuntos o sistemas, tiene por principal objetivo la aclaración de las partes incluidas en los conjuntos y los sistemas con el fin de verificar el carácter de vehículo completo. Dichas partes se delimitan de acuerdo con los siguientes principios: 1) la independencia funcional y 2) las fases distintivas y separadas del conjunto. Se han tomado como referencia: QC/T265-2004, *Automobile Components Code* (Código de los componentes de automóviles); QC/T514-1999, *Passenger Car Body Terms* (Terminología de la carrocería de automóviles de turismo); QC/T4780-2000, *Automobile Body Terms* (Terminología de la carrocería de vehículos automóviles); GB/T5727-1985, *Terms and Definitions of Automobile Hydraulic Transmission* (Terminología y definiciones de la transmisión hidráulica de los vehículos automóviles); GB/T5333-1985, *Terms and Definitions of Automobile Drive Axle* (Terminología y definiciones del eje motor de los vehículos automóviles); GB5620.2-1985, *Terms and Definitions of Automobile and Trailer's Braking* (Terminología y definiciones de los frenos de vehículos automóviles y remolques); GB/T5179-1985, *Terms and Definitions of Automobile Steering System* (Terminología y definiciones del sistema de dirección).

Carrocerías de automóviles (cabina):

Se incluye: la carrocería en blanco, antes de la aplicación de la pintura, excluidos los elementos auxiliares de la carrocería y sus embellecedores, a la que se hayan soldado las partes estructurales y los componentes de cubrimiento.

La clase M₁ incluye: tablero delantero, caja del techo, soporte de asientos, guardabarros, puerta, cubierta del motor (capó), tapa del maletero (baúl) (o conjunto de la portezuela trasera).

Las clases restantes incluyen: tablero delantero, panel lateral, caja del techo, soporte de asientos, cubierta del suelo (obra de metal), ventanilla de ventilación del techo, guardabarros, puerta, cubierta del motor (capó), bastidor de la carrocería (armazón de la carrocería, chasis).

Conjuntos del motor:

Se incluyen: bloque de cilindros, culata, cárter de la distribución, tapa de válvula, cigüeñal, volante, palanca de cambio de marchas, émbolo (pistón), casquillo de cojinete, árbol de levas, mecanismo temporizador, válvula de admisión/escape, mecanismo de conducción, tobera de admisión/escape, sistema de ignición, bomba de agua, bomba de lubricante, filtro del aceite, ventilador del cárter, bomba del combustible, dispositivo EFI (incluidos unidad electrónica de control, válvula reguladora, inyector de combustible y sensor), compresor de sobrealimentación, arrancador, tubo de alimentación de combustible, filtro de combustible, sensor y dispositivos de alarma.

El motor diésel también incluye la bomba de combustible de alta presión y el refrigerador intermedio.

No se incluyen: radiador, ventilador, filtro de aire, silenciador, ventilador de embrague, dispositivos de control de la emisión de contaminantes (filtro de partículas y convertidor catalítico de tres vías).

Conjuntos de transmisión:

La transmisión automática incluye: alojamiento, engranajes (o rueda de fricción y banda de acero), ejes, componentes de la caja de cambios, convertidor hidráulico de par, bomba de combustible con unidad electrónica de control, caja de control hidráulico, sensor y caja de reenvío.

La transmisión manual incluye: alojamiento, engranajes, sincronizadores, ejes, componentes de la caja de cambios, sensor, embrague y caja de reenvío.

No se incluye el sistema de control remoto.

Conjuntos de eje conductor:

Se incluyen: reductor de velocidad final, diferencial, semieje (incluida la junta homocinética universal), muñón de dirección, brazo oscilante, tapacubos, cojinetes, muelle (resorte) de suspensión y amortiguador.

Conjuntos de eje conducido:

Se incluyen: eje (incluido el conjunto del brazo trasero, tapacubos, cojinetes, amortiguador y muelle (resorte) de suspensión).

Conjuntos del bastidor:

Se incluyen: travesaño longitudinal (o bastidor auxiliar delantero y cuna del motor), travesaño transversal (bastidor auxiliar trasero).

Sistemas de freno:

Se incluyen: pedal de freno, pistón de freno principal, cilindro de rueda, *booster* (reforzador de vacío), freno, sistema ABS (unidad electrónica de control, válvula y sensor), tuberías de freno, depósito de reserva del fluido, retardador, dispositivo de ajuste de la fuerza de frenado, pedal del freno de servicio, dispositivo de control del freno de estacionamiento, válvula de freno de tres vías, sensor y dispositivo de alarma.

El sistema de freno neumático también incluye: cámara del freno de aire, zapata de freno, compresor, depósito de gas, filtro, válvula del freno de aire, válvula de retención doble, válvula relé y válvula de descarga rápida.

Sistemas de dirección:

Se incluyen: volante de dirección (con bolsa de aire incluida), columna de dirección, soporte de la columna de dirección, eje de dirección, junta de articulación, engranajes de dirección, soporte de engranajes de dirección, brazo de biela de sonda de dirección, barra de dirección, brazo del muñón de dirección y mecanismo trapezoidal.

La servodirección también incluye: válvula de control de la dirección, servocilindro de dirección, bomba de aceite de la dirección, depósito de aceite de la servodirección, motor eléctrico de la dirección y módulos de control.

Conjuntos de la caja de reenvío:

Se incluyen: alojamiento, cojinetes, engranajes (o cadenas), adaptador, componentes del paso de velocidades y dispositivos eléctricos de control.

Notas:

1. Debido a la variedad de estructuras de cada conjunto, el campo de aplicación no es el único criterio para las diferentes estructuras, y la categorización se debe basar en las funciones de las partes.
2. Para las partes que tienen más de una función, se debe establecer una categorización conforme a su función más importante.
3. Las partes destinadas a conexiones (como tuberías, pernos y tuercas, tornillos, abrazaderas y adhesivos), los selladores y elementos de fijación que contribuyen a la integración de los conjuntos y subconjuntos (excluidos los conjuntos de carrocería y de bastidor) se deben incluir en los conjuntos (sistemas).
4. El combustible, el aceite lubricante, la grasa lubricante, el fluido refrigerante, el líquido de freno y fluido motor que no son importantes para el procesamiento y ensamblaje de los conjuntos (sistemas) no deben incluirse en los conjuntos (sistemas).

ANEXO 3

LISTA DE ADQUISICIÓN DE PARTES DE AUTOMÓVILES DE MODELOS DE VEHÍCULOS REGISTRADOS

Orden	Código fiscal SA	Código del conjunto	Designación del conjunto	Nº de la parte	Designación de la parte	Precio por unidad	Cantidad por vehículo	Precio de la parte por vehículo	Proporción en vehículos totalmente montados	Fuentes de las partes*	Nombre del fabricante

* Nota: La columna "Fuentes de las partes" se refiere a las partes de automóviles importadas u originales de fabricación nacional.

ANEXO E-3

TRADUCCIÓN DEL AVISO N° 4 ACORDADA POR LAS PARTES

[Carta de acompañamiento del Anuncio N° 4]

**AVISO PÚBLICO DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS DE LA
REPÚBLICA POPULAR CHINA**

N° 4 de 2005

28 de febrero de 2005

Con el fin de poner en aplicación las *Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos*, la Administración General de Aduanas (la "Aduana") de la República Popular China ha dictado las *Normas sobre la verificación de las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos* a fin de regular las labores de verificación y asegurar el carácter abierto, la imparcialidad, la equidad y la transparencia. Las Normas entrarán en vigor el 1° de abril de 2005.

Se publica a esos efectos.

Documentos adjuntos: Normas sobre la verificación de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos.

[Sello de la Administración General de Aduanas]

**NORMA SOBRE LA VERIFICACIÓN DE LAS PARTES DE AUTOMÓVILES
CARACTERIZADAS COMO VEHÍCULOS COMPLETOS**

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 Las presentes normas se formulan de conformidad con la "*Política de desarrollo en el sector del automóvil*", las "*Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos*" (a las que se hará referencia en adelante como "Normas Administrativas") y el "*Reglamento del arancel de importación y exportación de la República Popular China*" y sus normas generales de clasificación arancelaria, con el fin de regular la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos y asegurar la publicidad, imparcialidad, equidad y transparencia del procedimiento de verificación.

Artículo 2 La Oficina del Equipo Director para la administración de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos (a la que se hará referencia en lo sucesivo como "la Oficina") funcionará en la Administración General de Aduanas y tendrá a su cargo organizar, coordinar y dirigir la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos.

Artículo 3 El Centro Profesional Nacional de Verificación de la Caracterización como Vehículos Completos (al que se hará referencia en adelante como "Centro de Verificación"), designado por la Administración General de Aduanas, tendrá a su cargo la realización de las verificaciones acerca de si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos.

Artículo 4 El Centro de Verificación cumplirá las siguientes funciones bajo la dirección de la Oficina:

1. llevar a cabo verificaciones *in situ* de los modelos de vehículos registrados que se hayan montado como vehículos completos, y expedir informes de verificación;
2. realizar revisiones simplificadas o revisiones *in situ* de las conclusiones de las evaluaciones realizadas por los propios fabricantes de los automóviles conforme a las cuales las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, y formular dictámenes de revisión;
3. verificar otros modelos de vehículos cuando sea necesario;
4. proporcionar orientación y asistencia a los fabricantes de automóviles para las autoevaluaciones;
5. crear y llevar una base de datos correspondiente a las tareas de verificación acerca de si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos;
6. cumplir las demás funciones que le asigne la Oficina.

Artículo 5 La tarea de verificar si las partes importadas pueden caracterizarse como vehículos completos se efectuará por un equipo especial de verificación organizado por el Centro de Verificación. Cada equipo especial estará formado por tres o cinco expertos en automóviles, escogidos al azar por la Oficina de la Base de Datos de Expertos en Verificación.

La Aduana podrá designar a dos o tres expertos en aranceles para observar la marcha de la verificación y prestar la asistencia necesaria al equipo especial de verificación.

CAPÍTULO II. PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN

Artículo 6 Los fabricantes de automóviles que produzcan¹ vehículos con partes de automóviles importadas llevarán a cabo una autoevaluación con arreglo a los criterios estipulados en las Normas Administrativas, con referencia a la *Nomenclatura y figuras ilustrativas de las estructuras de vehículos* (anexo 1) y el *Arancel de partes fundamentales y subconjuntos* (anexo 2), si esos fabricantes de automóviles montan vehículos con partes de automóviles importadas.

Si esa autoevaluación indica que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles registrará el modelo de vehículo en la Oficina después de que se lo haya incluido en el *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores* y antes de la importación de las partes de automóviles.

Si dicha autoevaluación indica que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá llenar una *Solicitud de revisión sobre el carácter de vehículo completo* (anexo 3); adjuntar una *Lista de partes de automóviles para la verificación del carácter de vehículo completo (o su revisión)* (anexo 4); y solicitar la revisión por la Oficina.

Con arreglo a las instrucciones de la Oficina, el Centro de Verificación realizará una revisión simplificada o una revisión *in situ* dentro de los 12 días hábiles siguientes, y emitirá un *Informe de revisión sobre el carácter de vehículo completo* (anexo 5). En caso de que resulte de la revisión que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar una solicitud de registro a la Oficina en siete días hábiles contados desde que se haya formulado la conclusión de la revisión.

Si la situación acerca de si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos se altera debido a una modificación en la composición de esas partes, el respectivo modelo de vehículo se registrará como un modelo nuevo.

Artículo 7 El fabricante de automóviles deberá solicitar la verificación por la Oficina dentro de 10 días hábiles contados desde que se produce o monta² un nuevo modelo registrado de vehículo, presentando los siguientes documentos:

1. un formulario de solicitud de verificación del carácter de vehículo completo (anexo 6);
2. un informe de evaluación del modelo de vehículo registrado efectuada por el propio fabricante;
3. la lista de partes adquiridas para los modelos de vehículos registrados;
4. una lista de documentos para la verificación del carácter de vehículo completo (anexo 7);
5. los demás documentos que se requieran.

¹ Véase la nota correspondiente al párrafo 1) del artículo 7 del Decreto N° 125.

² Véase la nota correspondiente al párrafo 1) del artículo 2 del Decreto N° 125.

Artículo 8 La Oficina, una vez que haya recibido un formulario de solicitud de un fabricante de automóviles, expedirá un aviso de verificación dentro de los siete días hábiles siguientes y enviará la documentación pertinente al Centro de Verificación. Éste, dentro de los siete días hábiles siguientes a la recepción del aviso, formulará un plan de verificación y lo informará a la Oficina. La Oficina notificará a la respectiva oficina de aduana para la designación de los expertos en aranceles que colaboren en la verificación, y notificará también la verificación al fabricante de automóviles.

Artículo 9 El Centro de Verificación, una vez recibido el aviso de verificación de la Oficina, la llevará a cabo en el plazo de un mes; expedirá un *Informe de verificación del carácter de vehículo completo* (anexo 8) y una *Lista de partes de automóviles para la verificación del carácter de vehículo completo (o su revisión)* (anexo 4); y presentará un expediente con los documentos mencionados a la Oficina.

Artículo 10 Se aplicará el procedimiento que sigue a los modelos de vehículos que hayan sido puestos en producción antes de la entrada en vigor de las Normas Administrativas:

1. Los fabricantes de automóviles llevarán a cabo una autoevaluación dentro del mes siguiente a la entrada en vigor de las Normas Administrativas.
2. En caso de que esa autoevaluación indique que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar una solicitud de registro a la Oficina en los siete días hábiles siguientes a la conclusión de la autoevaluación, y pedirá su verificación a la Oficina.

En caso de que la autoevaluación indique que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá llenar una *Solicitud de revisión del carácter de vehículo completo* (anexo 5); adjuntar una *Lista de partes de automóviles para la verificación del carácter de vehículo completo (o su revisión)* (anexo 4); y solicitar la revisión por la Oficina. Si la revisión indica que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar dentro de siete días hábiles contados desde la formulación del dictamen de revisión una solicitud de registro a la Oficina, y deberá pedir la verificación acerca de si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos.

3. El Centro de Verificación deberá concluir la verificación dentro de los tres meses siguientes a la recepción de las instrucciones de la Oficina; emitir un *Informe de verificación sobre el carácter de vehículo completo* (anexo 8) y una *Lista de partes de automóviles para la verificación del carácter de vehículo completo (o su revisión)* (anexo 4); y presentar un expediente con la documentación indicada a la Oficina.

Artículo 11 Los dictámenes de revisión y las conclusiones de verificación deberán publicarse oportunamente en el sitio Web de administración de las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, en <http://autoadmin.chinaport.gov.cn>, y en el sitio Web sobre información de la industria china del automóvil, <http://www.autoinfo.gov.cn>.

Artículo 12 La Oficina estará encargada de celebrar reuniones para evaluar y supervisar la conclusión de la verificación. En caso de que el fabricante del automóvil controvierta la conclusión de la verificación, la Oficina organizará una reunión de evaluación. Asistirán principalmente a esa reunión los representantes de los fabricantes de automóviles respectivos, los expertos en automóviles del sector y los expertos en aranceles de la Aduana. Si la conclusión de la evaluación indica la necesidad de una nueva verificación, la Oficina impartirá instrucciones al Centro de Verificación para llevarla a cabo.

Por lo menos dos terceras partes de los miembros del equipo de la nueva verificación deberá ser distinto de quienes formaron parte del equipo original. El jefe del equipo de la nueva verificación no será un miembro del equipo original.

El Centro de Verificación llevará a cabo la nueva verificación dentro del mes siguiente a la recepción de las instrucciones. Su conclusión se publicará después de presentar a la Oficina un expediente con la documentación respectiva.

CAPÍTULO III. CRITERIOS DE VERIFICACIÓN

Artículo 13 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como vehículos completos en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD, destinados al montaje de vehículos;
- 2) en los casos que siguen, con el alcance que se indica en el artículo 4 de estas normas:
 - a) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y un conjunto de motor a los efectos del montaje de vehículos;
 - b) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) o de un conjunto de motor, más un mínimo de otros tres conjuntos o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos;
 - c) importación de un mínimo de cinco conjuntos o sistemas, distintos del conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y el correspondiente al motor, a los fines del montaje de vehículos; o
- 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total de un vehículo completo del mismo modelo. Este criterio entrará en vigor el 1° de julio de 2006.

Artículo 14 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) importación de un juego completo de partes para el armado de conjuntos o sistemas;
- 2) importación de partes fundamentales o subconjuntos a los efectos de armar conjuntos o sistemas, siempre que la cantidad de las partes fundamentales o subconjuntos alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2; o
- 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total del correspondiente conjunto o sistema.

Artículo 15 Se considerará que un conjunto o sistema fabricado por un fabricante nacional de conjuntos o sistemas para automóviles tiene carácter nacional si las partes de automóviles importadas utilizadas en su fabricación no se caracterizan como un conjunto o sistema.

Artículo 16 Si un fabricante nacional de automóviles o de partes de automóviles utiliza partes de automóviles importadas (con exclusión de los conjuntos y subconjuntos) o partes de automóviles importadas sin acabar para fabricar partes de automóviles, las partes de automóviles así fabricadas se considerarán nacionales si los fabricantes nacionales efectúan una elaboración sustancial de las partes importadas o sin acabar.

Artículo 17 La referencia a la "elaboración sustancial" significará que el artículo, una vez elaborado, deberá cumplir los criterios de transformación sustancial establecidos en el *Reglamento sobre normas de origen para los productos importados y exportados por la República Popular China*.

Artículo 18 Se aplicará el criterio de transformación sustancial conforme a los principios que siguen:

El criterio básico será el del cambio de clasificación arancelaria. En caso de que ese criterio no pueda captar la transformación sustancial, corresponderá complementarlo con los criterios del porcentaje *ad valorem* y de los procedimientos de fabricación o elaboración.

1. El criterio del "cambio de clasificación arancelaria" corresponde a la situación en que la clasificación arancelaria del producto resultante, fabricado en el país con materiales importados, es distinta de la clasificación de los materiales importados a nivel de cuatro dígitos en el *"Arancel de Importación y Exportación de la República Popular China"*. El criterio del "cambio de clasificación arancelaria" no se aplicará, sin embargo, a la modificación en el nivel de cuatro dígitos que resulte exclusivamente de una fabricación sencilla, como el simple ensamblaje o corte.
2. El criterio del "porcentaje *ad valorem*" (es decir, la proporción de elaboración sustancial) corresponde a la situación en que la fabricación o elaboración en el país de productos intermedios importados crea valor añadido que alcanza por lo menos al 30 por ciento del valor del producto resultante. La fórmula es la que sigue:

Precio de las mercancías entregadas - Valor de los productos intermedios importados	$\times 100\% \geq 30\%$
Precio de las mercancías entregadas	

El "precio de las mercancías entregadas" mencionado *supra* se refiere al precio de los productos acabados que los proveedores de partes cobran a los fabricantes de vehículos completos o de conjuntos o sistemas; si el fabricante de los vehículos completos o de los conjuntos o sistemas produce las partes él mismo, el "precio de las mercancías entregadas" se refiere al precio en el mercado interior.

El "valor de los productos intermedios importados" se refiere al valor de las materias primas y las partes (incluidas las partes sin acabar) importadas para su utilización directa en la fabricación o montaje del producto final, y se calculará sobre la base del precio de importación CIF.

El cálculo del "porcentaje *ad valorem*" mencionado *supra* se ajustará a los principios de contabilidad generalmente aceptados y las disposiciones pertinentes del *"Reglamento del arancel de importación y exportación de la República Popular China"*.

3. El criterio de los "procedimientos de fabricación o elaboración" se refiere a los principales procedimientos de producción aplicados en la fabricación o elaboración en el país que se ajustan a las características esenciales del producto resultante.

Artículo 19 Las partes fundamentales o subconjuntos de la carrocería, del motor y de la transmisión se dividirán en dos categorías: la categoría A y la categoría B. Si el total de las partes importadas correspondientes a ambas categorías, A y B, alcanza o supera el umbral agregado correspondiente, las partes importadas se caracterizarán como un conjunto o sistema completo; pero si las partes importadas de la categoría A alcanzan o superan el umbral correspondiente a la categoría A, esas partes importadas también se caracterizarán como un conjunto o sistema completo.

Desde el 1° de abril de 2005 hasta el 30 de junio de 2006, las partes fundamentales de las categorías A y B se evaluarán conjuntamente en relación con el umbral agregado.

A partir del 1° de julio de 2006, para todos los modelos de vehículos, las partes fundamentales de las categorías A y B se evaluarán separadamente en relación con sus umbrales respectivos.

Artículo 20 Si las partes importadas representan más del 60 por ciento del precio de las partes fundamentales o subconjuntos, se considerará que las partes fundamentales o subconjuntos son importados. Los fabricantes deberán presentar una lista de la relación de precios de las partes que necesiten.

En principio sólo se determinará el origen de las partes fundamentales o subconjuntos hasta los proveedores secundarios de los fabricantes de vehículos completos.

Las partes importadas adquiridas por proveedores o empresas comerciales nacionales se computarán como partes importadas.

Artículo 21 Si un modelo de vehículo no contiene una parte fundamental o subconjunto que corresponda funcionalmente a los enumerados en la "*Lista de conjuntos o sistemas*" del anexo 1 de las Normas Administrativas, los umbrales o el número de conjuntos o sistemas se reducirá en consecuencia.

Artículo 22 En los vehículos de tracción en las cuatro ruedas, el eje propulsor se sustituirá, en la "*Lista de conjuntos o sistemas*", por el juego de la caja de transferencia.

Artículo 23 En los vehículos con eje propulsor doble o múltiple, la caracterización de las partes de automóviles importadas como conjuntos o sistemas completos se determinará sobre la base del número de ejes, y los umbrales para determinar si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos se incrementarán en consecuencia.

Artículo 24 La fórmula para el cálculo de la proporción de importación es la que sigue.

Si un vehículo se monta parcialmente con partes importadas, se aplicará la fórmula siguiente:

Proporción de importación =	Valor total de las partes sin montar importadas por unidad de producto	× 100%
	Valor total de las partes sin montar por unidad de producto	

La "unidad de producto" se refiere a un único vehículo completo o un único conjunto o sistema.

El "valor total de las partes sin montar por unidad de producto" se refiere al precio CIF de las partes CKD del modelo de vehículo original o del conjunto o sistema original, si existe un modelo de vehículo original o un conjunto o sistema original que se introduce o importa; si no se cuenta con un modelo de vehículo o un conjunto o sistema de referencia, se tratará del precio CIF de las partes importadas, más el precio de las partes de fabricación nacional (con exclusión del IVA).

El "valor total de las partes sin montar importadas por unidad de producto" se refiere al precio CIF total de las partes importadas.

En el cálculo del "valor total de las partes sin montar por unidad de producto" no se incluirán los gastos correspondientes al montaje para la producción de conjuntos o sistemas y vehículos completos.

Los gastos correspondientes a pintura y soldadura de las carrocerías no se incluirán en el precio de su montaje.

El aceite y demás líquidos utilizados en vehículos completos y en conjuntos o sistemas no se incluirán en el cálculo del "valor total de las partes sin montar por unidad de producto". El aceite u otros líquidos que estén sellados en productos acabados o semiacabados podrán incluirse en ese cálculo. Los productos fungibles utilizados en la fabricación y elaboración podrán incluirse en el cálculo del "valor total de las partes sin armar por unidad de producto" si pasan a formar parte del producto.

CAPÍTULO IV. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 25 La referencia al "modelo de vehículo", en estas normas, significará los modelos de vehículos de las categorías M y N que se determinen por el fabricante, la marca, el desplazamiento y el tipo de motor y el tipo de transmisión. Si se añade a un modelo de vehículo registrado una configuración adicional y sus partes importadas deben caracterizarse como vehículos completos, el modelo con la configuración adicional se registrará en la Oficina como un nuevo modelo.

Artículo 26 Si: 1) como resultado de una revisión *in situ*, las partes importadas deben caracterizarse como un vehículo completo; 2) se han comprobado las condiciones de producción del fabricante de automóviles y el precio de las partes de automóviles importadas; 3) el resultado de la revisión *in situ* cumple los requisitos de un informe de verificación; y 4) se cuenta para ello con la conformidad del fabricante y la aprobación de la Oficina, el equipo de verificación podrá expedir un informe de verificación basado en el dictamen de la revisión sin que se lleve a cabo verificación.

Artículo 27 El personal de las oficinas del Equipo Director y del Centro de Verificación, los expertos en automóviles del sector y los expertos en aranceles de la Aduana que participen en la verificación o la administración de la importación darán trato confidencial a los materiales presentados por las empresas de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables.

Artículo 28

Cualquier declaración falsa quedará comprendida en el artículo 37 de la Normas Administrativas y constituirá "omisión de declaración fiel" si da lugar a una situación en que:

- la autoevaluación indica que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos; y
- el dictamen de revisión indica que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos.

Artículo 29 Las presentes normas entrarán en vigor el 1° de abril de 2005.

Anexos:

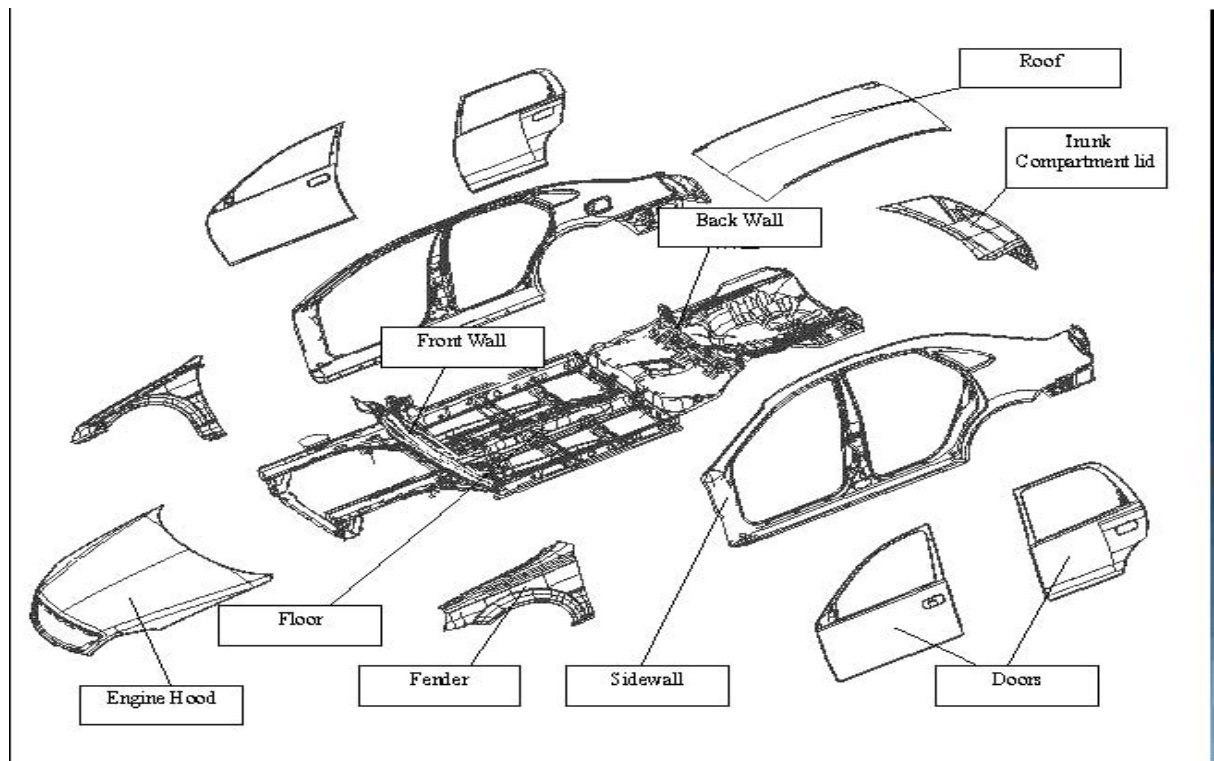
1. Nombres y figuras ilustrativas de las partes estructurales y de la carrocería de los vehículos
2. Cuadro de los códigos del SA referidos a las partes fundamentales o subconjuntos de los vehículos automóviles
3. Formulario de solicitud de revisión del carácter de vehículo completo
4. Lista detallada de las partes sujetas a verificación y revisión del carácter de vehículo completo
5. Informe de revisión del carácter de vehículo completo
6. Formulario de solicitud de verificación del carácter de vehículo completo
7. Lista de documentos para la verificación del carácter de vehículo completo
8. Informe de la verificación del carácter de vehículo completo

Anexo 1 - Nombres y figuras ilustrativas de las partes estructurales y de la carrocería de los vehículos

1. Nombres de las partes estructurales de los vehículos

Pared delantera	<p>Estructura frontal de la cabina; incluye panel delantero, marco del parabrisas, pilar del parabrisas (pilar A), cubierta exterior de la pared delantera, etc.</p> <p>El panel delantero aísla la cabina del motor y del exterior.</p>
Pared lateral	<p>Parte lateral de la cabina; puede ser un conjunto de elementos discretos o una sola pieza. En el conjunto de elementos discretos, la pared lateral incluye el pilar intermedio (pilar B), el travesaño superior (dintel) de las puertas, etc.</p>
Pared trasera	<p>Parte trasera de la cabina; incluye panel trasero, pilar posterior, marco de la ventanilla trasera, etc.</p> <p>El panel trasero conecta el piso y los pilares posteriores derecho e izquierdo, y separa la cabina del compartimiento del maletero (baúl).</p>
Techo	<p>Cubierta superior de la carrocería del vehículo; puede ser de una sola pieza o estar dividida en tres partes a lo largo de los goteros longitudinales. Los travesaños laterales del techo también funcionan como marco superior de las puertas, por lo que a veces se consideran partes de la pared lateral. En última instancia, esto depende de la estructura específica y de los subconjuntos soldados.</p>
Puertas	<p>Hay puertas o alas giratorias y puertas corredizas. Las puertas constan de panel exterior, panel interior (guarnecido), marco, bisagra, refuerzo de la cerradura y guías de luna.</p>
Piso	<p>Piso y travesaños del piso de la cabina y del compartimiento del maletero (baúl).</p>
Guardabarro (guardafango)	<p>Pieza exterior que cubre la rueda; si no es un elemento independiente, está integrado en la pared lateral.</p>

2. Ilustración de los elementos estructurales de un automóvil



LEYENDA:

Roof = techo

Trunk Compartment lid = tapa del maletero

Front Wall = pared delantera

Floor = piso

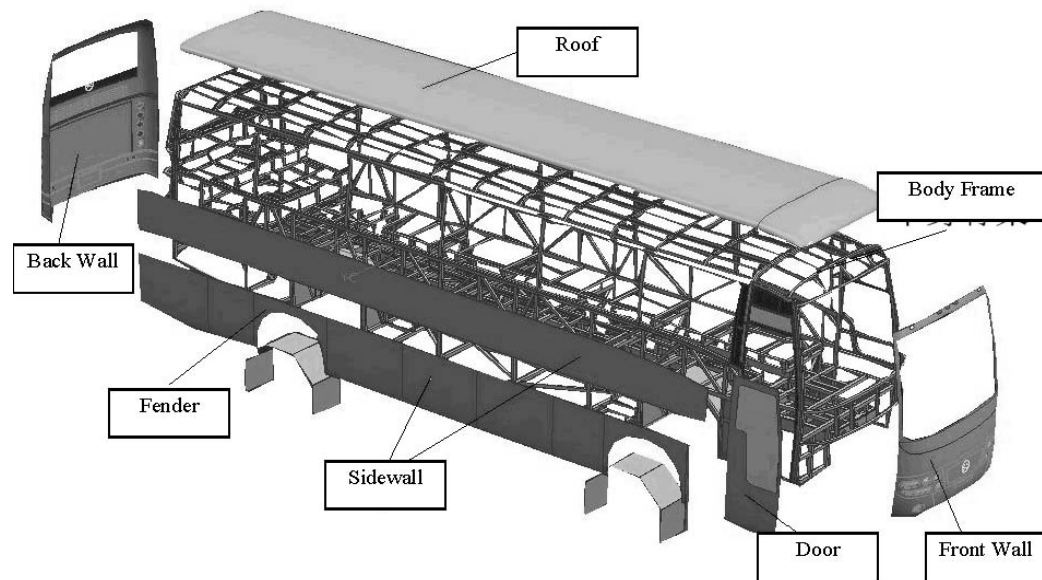
Engine Hood = cubierta del motor (capó)

Fender = guardabarro (guardafango)

Sidewall = pared lateral

Doors = puertas

3. Ilustración de los elementos estructurales de un autobús



Roof = techo
Body Frame - armazón de la carrocería
Back Wall = pared trasera
Fender = guardabarro (guardafango)
Sidewall = pared lateral
Door = puerta
Front Wall = pared delantera

Anexo 2 - Cuadro de los códigos del SA referidos a las partes fundamentales y subconjuntos de los vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Carrocería	1. Pared lateral	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	2. Puerta	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	3. Cubierta del motor	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	4. Techo	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	5. Pared delantera	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	6. Piso de la cabina	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	7. Tapa del maletero o puerta trasera	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	8. Pared trasera	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
	9. Guardabarro	8708.2990	8708.2990 90	Las demás partes y accesorios de carrocería
Motor (Diesel)	10. Bloque del motor	8409 9991		Para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8409.9999	8409.9999 90	Las demás partes de motores para usos especiales no abarcadas en ninguna partida
	11. Culata (cabeza de cilindros)	8409.9991		Para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8409.9999	8409.9999 90	Las demás partes de motores para usos especiales no abarcadas en ninguna partida
	12. Cigüeñal	8483.1090		Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales)
	13. Bomba de alta presión	8413.3021		Bombas de carburante para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8413.3029		Las demás bombas de carburante
	14. Supercargador (sobrealimentador)	8414.8090	8414.8090.50	Supercargador para automóviles
			8414.8090.90	Supercargador para los demás vehículos
	15. Árbol de levas	8483.1090		Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales)

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Motor (Diesel)	16. Biela (barra de conexión)	84099991		Para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8409.9999	8409.9999.90	Las demás partes de motores para usos especiales no abarcadas en ninguna partida
	17. Motor de arranque (arrancador)	8511.4091		Arrancador para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8511.4099		Motores de arranque, aunque funcionen también como generadores
	18. Generador	8511.5090		Otro generador
	19. Inyector de gasóleo	84099991		Para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp) - Las demás partes de motores para usos especiales no abarcadas en ninguna partida
		8409.9999	8409.9999.90	Las demás partes de motores para usos especiales no abarcadas en ninguna partida
Motor (gasolina)	20. Bloque del motor	8409.9199	8409.9199 90	Las demás partes de motores de combustión interna con encendido de chispa
	21. Culata (cabeza de cilindros)	8409.9199	8409.9199 90	Las demás partes de motores de combustión interna con encendido de chispa
	22. Cigüeñal	8483.1090		Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales)
	23. Árbol de levas	8483.1090		Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales)
	24. Dispositivo iniciador explosivo de lámina (hoja) metálica (incluidos unidad de control electrónica, cuerpo del regulador inyector de combustible, sensor)	8409.9191		Dispositivo electrónico de expulsión del combustible
	25. Bomba de carburante	8413.3021		Bombas de carburante para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8413.3029		Las demás bombas de carburante
	26. Biela (barra de conexión)	8409.9199	8409.9199 30	Las demás partes de motores de émbolo, de encendido por chispa - biela

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Motor (gasolina)	27. Motor de arranque	85114091		Motores de arranque para motores de potencia de salida superior o igual a 132,39 kW (180 hp)
		8511.4099		Los demás motores de arranque y motores de arranque de doble función
	28. Generador	8511.5090		Los demás generadores
	29. Compresor de sobrealimentación	8414.8090	8414.8090.50	Compresor de sobrealimentación para automóviles de turismo
			8414.8090 90	Compresor de sobrealimentación para los demás vehículos automóviles
Transmisión (manual)	30. Cáster (alojamiento o cubierta)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			87089959 90	Las demás partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		87089960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		87089999		Las demás partes y accesorios de los demás vehículos automóviles
	31. Engranaje	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones medianos y pequeños
			8708.9959 90	Las demás partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión (manual)			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
	32. Embrague	8708.9310		Embragues y sus partes para tractores
		8708.9320		Embragues y sus partes para autobuses con 30 o más asientos
		8708.9330		Embragues y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.9340		Embragues y sus partes para camiones ligeros diésel y de gasolina
			8708.9350.10	Embragues y sus partes para camiones diésel con peso bruto \geq 14 t
			8708.9350.90	Embragues y sus partes para camiones de gasolina con peso bruto $>$ 8 t
		8708.9360		Embragues y sus partes de vehículos para usos especiales
		8708.9390		Embragues y sus partes para vehículos automóviles
	33. Eje	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			87089959.90	Las demás partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión (manual)		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
	34. Caja de cambios	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Las demás partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
	35. Sincronizador	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Las demás partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión (manual)	36. Caja de transmisión	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
Transmisión (automática)	37. Cáster (alojamiento o cubierta)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión (automática)	38. Acoplamiento hidráulico	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	39. Unidad electrónica de control de la transmisión automática	90328900	9032.8900 90	Los demás dispositivos de ajuste o control automático
	40. Caja de transmisión	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos [abarcados en] las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959 90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos [abarcados en] las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión automática	41. Engranaje (banda de acero de ruedas de fricción)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			87089959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	42. Eje	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959 20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos abarcados en las subpartidas 87042240, 2300, 32)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Transmisión automática	43. Caja de cambio de velocidades	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			8708.9959.20	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (par \geq 90 kg) (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
Eje (eje motor)	44. Cáster (alojamiento o cubierta)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.10	Partes de los ejes motores medio y trasero con una capacidad de carga \geq 10 t
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Eje (eje motor)	45. Semieje izquierdo/derecho (junta homocinética)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 10	Partes de los ejes motores medio y trasero con una capacidad de carga ≥ 10 t
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959 90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
	46. Muñón de dirección	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 10	Partes de los ejes motores medio y trasero con una capacidad de carga ≥ 10 t
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Eje (eje motor)	47. Diferencial	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			87089929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		87089939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		87089949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			87089959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		87089960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		87089999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	48. Balancín	87089910		Las demás partes y accesorios para tractores
			87089929.10	Partes de los ejes motores medio y trasero con una capacidad de carga ≥ 10 t
			87089929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		87089939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		87089949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			87089959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		87089960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		87089999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	49. Tapacubos	8708.7090		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Eje (eje motor)	50. Cojinete		8482.1000.10	Rodamientos de bolas
			8482.2000.10	Rodamientos de rodillos cónicos para vehículos automóviles
			8482.3000.10	Rodamientos de rodillos en forma de tonel para vehículos automóviles
			8482.4000.10	Rodamientos de agujas para vehículos automóviles
			8482.5000.10	Los demás rodamientos de rodillos cilíndricos para vehículos automóviles
			8482.8000	Los demás, incluidos los rodamientos combinados
	51. Corona y piñón	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.10	Partes de los ejes motores medio y trasero con una capacidad de carga ≥ 10 t
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	52. Muelle (resorte) de suspensión	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Eje (eje motor)	53. Amortiguador mecánico	8708.8010		Amortiguadores de suspensión para vehículos automóviles
			87088090.10	Amortiguadores de suspensión para autobuses con 30 o más asientos
			87088090.90	Los demás amortiguadores de suspensión para vehículos automóviles
Eje (eje portador)	54. Eje (brazo portador)	8708.6010		Ejes portadores y sus partes para tractores
		8708.6020		Ejes portadores y sus partes para grandes autobuses
		8708.6030		Ejes portadores y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.6040		Ejes portadores y sus partes para camiones diésel con peso bruto ≤ 14 t
		8708.6050		Ejes portadores y sus partes para camiones
		8708.6060		Ejes muertos y sus partes de vehículos para usos especiales
		8708.6090		Los demás ejes portadores y sus partes para vehículos automóviles
	55. Tapacubos	8708.7090		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	56. Cojinete		8482.1000.10	Rodamientos de bolas
			8482.2000.10	Rodamientos de rodillos cónicos para vehículos automóviles
			8482.3000.10	Rodamientos de rodillos en forma de tonel para vehículos automóviles
			8482.4000.10	Rodamientos de agujas para vehículos automóviles
			8482.5000.10	Los demás rodamientos de rodillos cilíndricos para vehículos automóviles
		8482.8000		Los demás, incluidos los rodamientos combinados
	57. Muelle (resorte) de suspensión	87086010		Ejes portadores y sus partes para tractores
		87086020		Ejes portadores y sus partes para grandes autobuses
		87086030		Ejes portadores y sus partes para camiones volquete todoterreno
		87086040		Ejes portadores y sus partes para camiones diésel con peso bruto ≤ 14 t
		8708.6050		Ejes portadores y sus partes para camiones
		8708.6060		Ejes muertos y sus partes de vehículos para usos especiales

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Eje (eje portador)		8708.6090		Los demás ejes portadores y sus partes para vehículos automóviles
	58. Muñón de dirección	8708.6010		Ejes portadores y sus partes para tractores
		8708.6020		Ejes portadores y sus partes para grandes autobuses
		8708.6030		Ejes portadores y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.6040		Ejes portadores y sus partes para camiones diésel con peso bruto <=14 t
		8708.6050		Ejes portadores y sus partes para camiones
		8708.6060		Ejes muertos y sus partes de vehículos para usos especiales
		8708.6090		Los demás ejes portadores y sus partes para vehículos automóviles
	59. Balancín	87086010		Ejes portadores y sus partes para tractores
		87086020		Ejes portadores y sus partes para grandes autobuses
		87086030		Ejes portadores y sus partes para camiones volquete todoterreno
		87086040		Ejes portadores y sus partes para camiones diésel con peso bruto <=14 t
		87086050		Ejes portadores y sus partes para camiones
		87086060		Ejes muertos y sus partes de vehículos para usos especiales
		87086090		Los demás ejes portadores y sus partes para vehículos automóviles
	60. Amortiguador mecánico	8708.8010		Amortiguadores de suspensión para vehículos automóviles
			8708.8090.10	Amortiguadores de suspensión para autobuses con 30 o más asientos
			8708.8090.90	Los demás amortiguadores de suspensión para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Bastidor	61. Lateral (o subchasis delantero y cuna del motor)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959 90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
	62. Transversal (subchasis de carrocería de una pieza)	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
			8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
		8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
			8708.9959 90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
		8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
		8708.9999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
Sistema de freno	63. Cilindro principal de freno (válvula neumática)	87083910		Frenos y sus partes para tractores
		87083920		Frenos y sus partes para grandes autobuses
		87083930		Frenos y sus partes para camiones volquete todoterreno
		87083940		Frenos y sus partes para camiones ligeros
		87083950		Frenos y sus partes para camiones diésel pesados
		87083960		Frenos y sus partes de vehículos automóviles para usos especiales
		8708.3999	8708.3999.90	Los demás frenos y sus partes para vehículos automóviles

Conjunto	Partes fundamentales	Código del SA		Designación del producto
		8 dígitos	10 dígitos	
Sistema de freno	64. Booster (reforzador de vacío)	8708.3910		Frenos y sus partes para tractores
		8708.3920		Frenos y sus partes para grandes autobuses
		8708.3930		Frenos y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.3940		Frenos y sus partes para camiones ligeros
		8708.3950		Frenos y sus partes para camiones diésel pesados
		8708.3960		Frenos y sus partes de vehículos automóviles para usos especiales
		8708.3999	8708.3999 90	Los demás frenos y sus partes para vehículos automóviles
	65. Conjunto de freno delantero	8708.3910		Frenos y sus partes para tractores
		8708.3920		Frenos y sus partes para grandes autobuses
		8708.3930		Frenos y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.3940		Frenos y sus partes para camiones ligeros
		8708.3950		Frenos y sus partes para camiones diésel pesados
		8708.3960		Frenos y sus partes de vehículos automóviles para usos especiales
		8708.3999	8708.3999 90	Los demás frenos y sus partes para vehículos automóviles
	66. Conjunto de freno trasero	87083910		Frenos y sus partes para tractores
		87083920		Frenos y sus partes para grandes autobuses
		8708.3930		Frenos y sus partes para camiones volquete todoterreno
		87083940		Frenos y sus partes para camiones ligeros
		87083950		Frenos y sus partes para camiones diésel pesados
		87083960		Frenos y sus partes de vehículos automóviles para usos especiales
		8708.3999	8708.3999 90	Los demás frenos y sus partes para vehículos automóviles
	67. Sistema antibloqueo (ABS) y unidad electrónica de control	8708.3910		Frenos y sus partes para tractores
		8708.3920		Frenos y sus partes para grandes autobuses
		8708.3930		Frenos y sus partes para camiones volquete todoterreno
		8708.3940		Frenos y sus partes para camiones ligeros diésel y de gasolina

Conjunto	Partes fundamentales		Código del SA		Designación del producto
			8 dígitos	10 dígitos	
Sistema de freno			8708.3950		Frenos y sus partes para camiones diésel pesados
			8708.3960		Brakes and their parts used in special-purpose vehicles
				8708.3999.20	Hydraulic controllers of ABS (Consist of ECU control module, motor, transducer and electromagnetic valve)
				8708.3999.30	Actuate slip-resistant device (for ABS) (Structure similar to hydraulic controller of ABS, with a function of ASR)
				8708.3999.10	EBD for ABS (Structure similar to hydraulic controller of ABS, but with a function of EBD)
Sistema de dirección	Servodirección	68. Conjunto del mecanismo de engranajes de dirección	87089410		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para tractores
			87089420	87089420.10	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				87089420.90	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para grandes autobuses
			87089430		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones volquete todoterreno
			87089440		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones ligeros
			87089450		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones diésel pesados
			87089460		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles para usos especiales
			87089490		Los demás volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles
		69. Válvula de control de la dirección	8481.2010		Válvulas para transmisiones oleohidráulicas
			8481.2020		Válvulas para transmisiones neumáticas
			8481.3000	8481.3000 90	Válvulas de retención
			8481.4000		Válvulas de seguridad o desahogo (alivio)

Conjunto	Partes fundamentales		Código del SA		Designación del producto
			8 dígitos	10 dígitos	
Sistema de dirección	Servodirección	70. Servodirección (dirección asistida)	8413.6090	8413.6090.90	Bombas volumétricas rotativas
		71. Volante de dirección (incluida la bolsa de aire de seguridad)	8708.9410		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para tractores
				8708.9420.10	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				8708.9420.90	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para grandes autobuses
			8708.9430		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones volquete todoterreno
			8708.9440		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones ligeros
			8708.9450		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones diésel pesados
			8708.9460		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles para usos especiales
			8708.9490		Los demás volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles
		72. Columna de dirección y junta de articulación	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
				8708.9929.20	Partes de los engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				8708.9929.90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
			8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno
			8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros

Conjunto	Partes fundamentales		Código del SA		Designación del producto
			8 dígitos	10 dígitos	
Sistema de dirección	Dirección no asistida			87089959.10	Partes de los engranajes de dirección para camiones diésel de peso bruto ≥ 14 t
				87089959.90	Partes de transmisión y de transferencia de potencia (para vehículos de las subpartidas 87042240, 2300, 3240)
			87089960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
			87089999		Las demás partes y accesorios para vehículos automóviles
		73. Conjunto del mecanismo de engranajes de dirección	8708.9410		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para tractores
			87089420	87089420.10	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				87089420.90	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para grandes autobuses
			87089430		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones volquete todoterreno
			87089440		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones ligeros
			87089450		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones diésel pesados
			87089460		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles para usos especiales
			87089490		Los demás volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles
		74. Columna de dirección y junta de articulación	8708.9910		Las demás partes y accesorios para tractores
				8708.9929 20	Partes de los engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				8708.9929 90	Las demás partes y accesorios para grandes autobuses
			8708.9939		Las demás partes y accesorios para camiones volquete todoterreno

Conjunto	Partes fundamentales		Código del SA		Designación del producto
			8 dígitos	10 dígitos	
Sistema de dirección	Dirección no asistida		8708.9949		Las demás partes y accesorios para camiones semipesados y ligeros
				8708.9959 10	Partes de los engranajes de dirección para camiones diésel de peso bruto ≥ 14 t
			8708.9960		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida de vehículos para usos especiales
			8708.9999		Las demás partes y accesorios no incluidos en ninguna partida, para vehículos automóviles
	75. Volante de dirección		87089410		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para tractores
				87089420.10	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para autobuses con 30 o más asientos
				87089420.90	Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para grandes autobuses
			87089430		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones volquete todoterreno
			87089440		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones ligeros
			87089450		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para camiones diésel pesados
			87089460		Volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles para usos especiales
			87089490		Los demás volantes de dirección, columnas de dirección y engranajes de dirección para vehículos automóviles

Anexo 3 - Formulario de solicitud de revisión del carácter de vehículo completo

N°

Tipo de revisión: <input type="checkbox"/> revisión <input type="checkbox"/> verificación <input type="checkbox"/> nueva verificación					
Ficha N°	Código Q + código de zona tarifaria de 4 dígitos + código de 4 dígitos del año y mes + numeración de 3 dígitos			Administración de Aduanas local	
Empresa N°	(Licencia comercial N°)	Nombre de la empresa		Fecha de la solicitud	
N° del modelo de vehículo		Nombre del modelo		Fecha de inicio de la producción	
Dirección		Código postal		Contacto:	
Correo electrónico		Teléfono:		Telefax:	
<p>Oficina del grupo principal:</p> <p>Solicitamos por la presente la revisión de verificación del modelo de vehículo mencionado perteneciente a nuestra empresa, con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i></p> <p>Se adjuntan a la presente solicitud los materiales requeridos</p> <p>Solicitante (firma/sello)</p>					
<p>Opinión de la Oficina del grupo principal:</p> <p>Instrucción N° XXX: Se hace saber al Centro que debe realizar la revisión con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i> antes de XXX (fecha). El informe de revisión se enviará debidamente por vía electrónica.</p> <p>Titular (firma/sello)</p>					
<p>Opinión de la Oficina central del grupo principal:</p> <p>Se señala que el Centro ha recibido la instrucción de revisión el XXX (fecha), y que finalizará las tareas de revisión en el plazo estipulado con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i>.</p> <p>Titular (firma/sello)</p>					

Anexo 4 - Lista detallada de las partes sujetas a verificación y revisión del carácter de vehículo completo

Modelo de encabezado: Datos de la empresa

Ficha N°	Código Q + código de zona tarifaria de 4 dígitos + código de 4 dígitos del año y mes + numeración de 3 dígitos		
Empresa N°	Licencia comercial N°	Nombre de la empresa	
Dirección		Código postal	
Administración de Aduanas local			
Informe de verificación (revisión) N°	(70)	Responsables de la verificación (revisión)	
Plazo para completar la verificación (revisión)		Conclusión	(Si/No)
Observaciones de la verificación (revisión)			
Nombre del modelo de vehículo	70(X)	Nombre en inglés del modelo de vehículo	70(X)
Numeración del modelo de fábrica del vehículo	30(X)	Numeración del modelo opcional del vehículo	30(X)
Desplazamiento (ml)	9(5)	Peso bruto (kg):	9(6)
Conductor/pasajeros estimados	9(3)	Fecha de inicio de la producción:	AAAAMMDD
Precio del vehículo	9(13).9(5)	Moneda	

Modelo del cuerpo de la revisión: Detalle de las partes

N°	Producto N°	Designación de la parte	Código interno de la parte	Precio de la unidad verificada	Moneda	Precio en RMB	Unidad de medida	Proporción de importaciones en el total de insumos		Proporción en insumos unitarios	Designación del subconjunto	Designación del componente principal del conjunto	¿Partes A/B? Si/No	Compra (importación operacional/otras importaciones/ suministro interno/manufactura- ración de la empresa	Nombre del proveedor	Proporción de la manufacturación sustancial	Posibles cambios del código del SA debido a la manufacturación sustancial
								% de este subconjunto (sistema)	% del vehículo								
1			X(30)					9(3).9(9)	9(3).9(9)	9(9).9(9)	X(30)	X(30)			X(70)	9(9).9(9)	Si/No
2																	

Nota: El Centro elaborará una lista de los precios detallados de las partes importadas de las demás importaciones, de la producción nacional y de la manufacturación de la empresa.

Anexo 5 - Informe de revisión del carácter de vehículo completo

Nota N°		Fecha de la revisión		Lugar de la revisión	
Ficha N°	Código Q + código de zona tarifaria de 4 dígitos + código de 4 dígitos del año y mes + numeración de 3 dígitos			Administración de Aduanas local	
Empresa N°	Licencia comercial N°	Empresa N°		Fecha de la solicitud	
N° del modelo de vehículo		Nombre del modelo de vehículo		Fecha de inicio de la producción	

Oficina del grupo principal:

Se ha finalizado la revisión del vehículo mencionado con arreglo a las *Medidas administrativas* y a las *Normas de verificación*, y la conclusión es la siguiente:

1. Número de conjuntos: en los que _ son importadas las siguientes partes:

☐ carrocería (incluida la cabina) ☐ motor
☐ transmisión ☐ eje ☐ eje portador ☐ chasis ☐ sistema de dirección
☐ sistema de freno ☐ otros: ☐ otros: ☐ otros: ☐ otros:

2. Porcentaje de elementos importados: %

De conformidad con los artículos 21, párrafos ☐ (1) ☐ (2) ☐ (3) de las *Medidas administrativas* y con fecha XXX, el vehículo modelo ☐ utiliza partes importadas caracterizadas como vehículos completos ☐ utiliza partes importadas NO caracterizadas como vehículos completos

Adjunto: Lista detallada de las partes sujetas a verificación de la condición de vehículo completo

Centro titular de la revisión (firma/sello)
Jefe del grupo de revisión (firma/sello)
Integrantes del grupo de revisión (firmas/sellos)

Anexo 6 - Formulario de solicitud de verificación del carácter de vehículo completo

Nº:

Tipo: revisión verificación nueva verificación					
Ficha Nº	Código Q + código de zona tarifaria de 4 dígitos + código de 4 dígitos del año y mes + numeración de 3 dígitos			Administración de Aduanas local	
Empresa Nº	Licencia comercial Nº	Nombre de la empresa		Fecha de la solicitud	
Nº del modelo de vehículo		Nombre del modelo		Fecha de inicio de la producción	
Dirección		Código postal		Persona de contacto:	
Correo electrónico		Teléfono:		Telefax:	
<p>Oficina del grupo principal:</p> <p>Solicitamos la verificación del modelo mencionado de nuestra empresa con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i>.</p> <p>Se adjuntan a la presente solicitud los materiales requeridos</p> <p>Solicitante (firma/sello)</p>					
<p>Opinión de la Oficina del grupo principal:</p> <p>Instrucción Nº XXX: Se hace saber al Centro que debe realizar la verificación con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i> antes de XXX (fecha). El informe de verificación se enviará debidamente por vía electrónica.</p> <p>Titular (firma/sello)</p>					
<p>Opinión de la Oficina central del Grupo principal:</p> <p>Se señala que el Centro ha recibido la instrucción de revisión el XXX (fecha), y que finalizará la labor de verificación en el plazo marco estipulado con arreglo a las <i>Medidas administrativas</i> y a las <i>Normas de verificación</i>.</p> <p>Titular (firma/sello)</p>					

Anexo 7 - Lista de documentos para la verificación del carácter de vehículo completo

1. Productos y resumen de la producción

Se incluyen los tipos de series de productos, la estructura fundamental y los datos técnicos del producto, la guía de manufactura, los lotes de conjuntos en existencia, las condiciones de producción, el plan de contenido nacional, etc.

2. Estadísticas de ocho conjuntos y partes principales importadas y adquiridas en el país

Estadística de partes principales importadas

Designación del conjunto	Designación de las partes principales importadas (Subconjuntos)

Estadísticas de la proporción de partes principales (incluidas las de producción propia) compradas en el mercado nacional

Designación de las partes principales	Proporción del contenido nacional	Proporción de partes importadas	Proveedor nacional

Observación: la carrocería, el eje y el eje portador se indicarán por separado de conformidad con las partes principales pertinentes de las clases M₁, M₂, M₃ y N descritas en el Anexo I ("Nombres y figuras ilustrativas de las partes estructurales y de la carrocería de los vehículos") de las *Medidas administrativas*. Sírvanse adjuntar páginas adicionales para los conjuntos añadidos.

3. Limitación temporal para las partes no caracterizadas como vehículos completos y material probatorio pertinente.

Se incluyen la declaración de aduana de las partes importadas caracterizadas como vehículos completos, la declaración de aduana en la fecha de la solicitud de partes no caracterizadas como vehículos completos, la lista de las partes importadas y los contratos de pedidos o listas reducidos, etc.

4. Principales proveedores nacionales de partes

Nº	Proveedor	Dirección	Código postal	Principal	Persona de contacto	Teléfono	Telefax	Correo electrónico	Productos y cantidad
1									
2									
3									
4									

Observaciones:

- 1) En el cuadro anterior figura la lista de proveedores nacionales cuyos productos representan más del 0,1 por ciento del vehículo completo.
- 2) La lista de proveedores se ordenará según el alfabeto *pinyin*.
- 3) De conformidad con el acuerdo de verificación del Centro, los proveedores que hayan aportado muestras también facilitarán la lista del equipo de producción principal, las fases de la tecnología de producción, la declaración de aduana, el contrato y cantidad de suministro, etc.

Anexo 8 - Informe de la verificación del carácter de vehículo completo

Nota N°		Fecha de verificación		Lugar de la verificación	
Ficha N°	Código Q + código de zona tarifaria de 4 dígitos + código de 4 dígitos del año y mes + numeración de 3 dígitos			Administración de Aduanas local	
Empresa N°	Licencia comercial N°	Empresa N°		Fecha de la solicitud	
N° del modelo de vehículo		Nombre del modelo del vehículo		Comienzo de la producción	

Oficina del Grupo principal:

Se ha finalizado la verificación del modelo de vehículo mencionado, con arreglo a las *Medidas administrativas* y a las *Normas de verificación*, y se concluye lo siguiente:

1. Número de conjuntos , de los que _ son importadas las siguientes partes:

☐ carrocería (incluida la cabina) ☐ motor

☐ transmisión ☐ eje ☐ eje portador ☐ chasis ☐ sistema de dirección

☐ sistema de freno ☐ otros: ☐ otros: ☐ otros: ☐ otros:

2. Porcentaje de partes importadas: %

De conformidad con los artículos 21, párrafos ☐ (1) ☐ (2) ☐ (3) de las *Medidas administrativas* y con fecha XXX, el vehículo modelo

☐ utiliza partes importadas caracterizadas como vehículos completos ☐ utiliza partes importadas NO caracterizadas como vehículos completos

Adjunto: Lista detallada de las partes sujetas a verificación de la condición de vehículo completo

Centro titular de la revisión (firma/sello)
Jefe del grupo de revisión (firma/sello)
Integrantes del grupo de revisión (firmas/sellos)