

**ORGANIZACIÓN MUNDIAL
DEL COMERCIO**

WT/DS139/AB/R
WT/DS142/AB/R
31 de mayo de 2000
(00-2170)

Original: inglés

**CANADÁ - DETERMINADAS MEDIDAS QUE AFECTAN A
LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL**

AB-2000-2

Informe del Órgano de Apelación

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO
ÓRGANO DE APELACIÓN

Canadá – Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil

AB-2000-2

Apelante/Apelado: Canadá

Actuantes:

Apelante/Apelado: Japón

Ehlermann, Presidente de la Sección
Bacchus, Miembro
Feliciano, Miembro

Apelante/Apelado: Comunidades Europeas

Tercero participante: Corea

Tercero participante: Estados Unidos

II. Identificación y antecedentes de la medida

1. La medida del Canadá¹ en litigio en la presente apelación es el trato de franquicia arancelaria otorgado a las importaciones de automóviles, autobuses y vehículos comerciales específicos ("vehículos de motor") efectuadas por determinados fabricantes, en virtud del Arancel de Aduanas², la Orden Arancelaria relativa a los vehículos de motor de 1998 ("MVTO de 1998")³ y las Órdenes Especiales de Remisión ("SRO").⁴ Las condiciones en las que se reconoce el derecho a beneficiarse de la exención de derechos de importación se establecen en la MVTO de 1998, las SRO y determinadas Cartas de Compromiso ("Cartas").⁵

2. La MVTO de 1998 tiene su origen en el Acuerdo entre el Gobierno del Canadá y el Gobierno de los Estados Unidos sobre los productos de la industria del automóvil ("Pacto del Automóvil")⁶, al

¹ En el presente informe, nos referimos a ella indistintamente como la "exención de derechos de importación" o "la medida".

² S.C. 1997, c. 36.

³ En la legislación canadiense la MVTO de 1998 es un decreto promulgado por el Gobernador General en Consejo, a recomendación del Ministro de Finanzas, cuyo fundamento jurídico se encuentra en las subsecciones 14 2) y 16 del Arancel de Aduanas, S.C. 1997, c. 36. Véase el informe del Grupo Especial, nota 24 de pie de página.

⁴ Las Órdenes Especiales de Remisión son reglamentos promulgados por el Gobernador General en Consejo a recomendación del Ministro de Finanzas y del Ministro de Industria, cuyo fundamento jurídico se encuentra en la Ley de administración financiera, R.S.C. 1985, c. F-11, s. 23. *Ibid.*, nota 25 de pie de página.

⁵ En las Cartas, preparadas y presentadas por las filiales canadienses de cuatro empresas fabricantes de automóviles al Ministro Canadiense de Industria en enero de 1965, los fabricantes se comprometen a incrementar en un determinado porcentaje del aumento de su cuota de mercado el valor añadido en el Canadá. Las cuatro empresas en cuestión eran: General Motors of Canada, Ltd., Ford Motors Co. of Canada, Ltd., Chrysler Canada, Ltd., y American Motors (Canada) Ltd. *Ibid.*, párrafos 10.92 a 10.95 y 10.128.

⁶ Véase 4 International Legal Materials, página 302. El Pacto del Automóvil fue concluido en 1965. Con arreglo al artículo II a) del Pacto, el Canadá acordó permitir la importación de los Estados Unidos en

que se dio aplicación en el Canadá mediante la MVTO de 1965 y el Reglamento sobre la Partida Arancelaria 950. Esos instrumentos jurídicos fueron sustituidos por la MVTO de 1988 y, posteriormente, por la MVTO de 1998. Esta última está actualmente en vigor.⁷

3. Con arreglo a la MVTO de 1998, se concede a los fabricantes de vehículos de motor una exención de los derechos de importación correspondientes a las importaciones procedentes "de cualquier país que tenga derecho al arancel de la nación más favorecida"⁸, siempre que el fabricante cumpla las tres condiciones siguientes: 1) que haya producido en el Canadá, durante el "año de referencia" establecido, vehículos de motor de la categoría importada; 2) que la proporción entre el valor de venta neto de los vehículos *producidos en el Canadá* y el valor de venta neto de todos los vehículos de esa misma categoría *vendidos para su uso en el Canadá* en el período de importación sea "igual o superior" a la proporción correspondiente al "año de referencia" y en ningún caso inferior a 75:100 ("prescripciones en materia de proporción"); y 3) que el valor añadido en el Canadá en la producción local de vehículos de motor del fabricante sea "igual o superior" al valor añadido en el Canadá en la producción local de vehículos de motor de esa categoría durante el "año de referencia" ("prescripciones en materia de VAC").⁹

régimen de franquicia de determinados productos enumerados en su anexo A. Para beneficiarse de la exención de derechos de importación, la empresa debía cumplir tres condiciones establecidas en el párrafo 2 5) del anexo A: 1) tenía que haber producido en el Canadá durante el "año de referencia" vehículos de motor de la categoría que estaba importando; 2) la proporción entre el valor neto de venta de su producción había de ser "igual o superior" a la proporción durante el "año de referencia", sin que, en ningún caso, pudiera ser inferior a 75:100; y 3) era preciso que el valor añadido en el Canadá en la producción local de vehículos de motor hubiera sido "igual o superior" al valor añadido en el Canadá en vehículos de motor de esa categoría durante el "año de referencia". De conformidad con el artículo V del Pacto del Automóvil, el Canadá hizo extensivo a otros países los beneficios de la exención de derechos de importación, pero los Estados Unidos no operaron de la misma forma. El párrafo 3 del anexo A del Pacto del Automóvil permitía además al Canadá incluir entre los beneficiarios de la exención de derechos de importación a otros fabricantes, aunque no cumplieran las condiciones establecidas en el Pacto. El Acuerdo de Libre Comercio entre el Canadá y los Estados Unidos ("CUSFTA"), que entró en vigor el 1º de enero de 1989, dispone que se siga aplicando el Pacto del Automóvil (27 International Legal Materials, página 281). No obstante, de conformidad con el artículo 1002.1 y el anexo al artículo 1002.1 del CUSFTA, el Gobierno del Canadá no puede ya hacer extensiva a otros fabricantes la exención de derechos de importación. El CUSFTA dejó de aplicarse al entrar en vigor el 1º de enero de 1994 el Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN"), que, en virtud del apéndice 300-A.1, permite al Canadá mantener la exención de derechos de importación en las condiciones estipuladas en el CUSFTA (32 International Legal Materials, página 605).

⁷ Informe del Grupo Especial, párrafo 2.15.

⁸ MVTO de 1998, anexo, parte 1, párrafo 2. En el párrafo 10.160 de su informe el Grupo Especial recuerda que "el Canadá aplica a los vehículos de motor originarios de países no signatarios del TLCAN derechos NMF a un tipo del 6,1 por ciento.

⁹ *Ibid.*, anexo, parte 1, párrafo 1 1), definición de "fabricantes". En el apéndice del memorándum D-10-16-3, publicado por el Ministerio de la Renta Nacional el 10 de abril de 1995 figura una lista de beneficiarios. Este apéndice contiene una lista de 33 empresas en total, de las cuales 4 se identifican como

4. El Grupo Especial constató que, de hecho, las proporciones medias fijadas en las prescripciones aplicables a los beneficiarios de la MVTO de 1998 son "por regla general" 95:100 para automóviles y "al menos" 75:100 para autobuses y vehículos comerciales específicos.¹⁰

5. Con arreglo a la MVTO de 1998, el VAC empleado por un determinado fabricante debe calcularse sobre la base de la "suma" de determinados costos de producción que enumera, y que son, en términos generales, los siguientes:

- el costo de las piezas producidas en el Canadá y de los materiales de origen canadiense que se incorporan en los vehículos de motor;
- los costos de transporte;
- los costos de mano de obra en que se incurra en el Canadá;
- los gastos generales de manufactura en que se incurra en el Canadá;
- los gastos generales y administrativos en que se incurra en el Canadá que puedan atribuirse a la producción de vehículos de motor;
- la depreciación de la maquinaria y el equipo permanente de las fábricas situadas en el Canadá que pueda atribuirse a la producción de vehículos de motor; y
- una cuantía por amortización de los gastos de capital en tierras y edificios que se utilizan en el Canadá para la producción de vehículos de motor.¹¹

6. En las SRO, el Canadá ha reconocido también a otras empresas, además de las que son acreedoras a ello en virtud de la MVTO de 1998, el derecho a importar vehículos de motor en régimen de franquicia arancelaria.¹² El Canadá promulgó las SRO, en el marco de La Ley de Administración Financiera, para determinadas empresas que no cumplían los requisitos inicialmente establecidos en la MVTO de 1965.¹³ En virtud de las SRO, los vehículos de motor importados por esas empresas pueden beneficiarse de la exención de derechos de importación en la medida en que se cumplan

fabricantes de automóviles, 7 como fabricantes de autobuses y 27 como fabricantes de vehículos comerciales específicos. Informe del Grupo Especial, párrafo 2.21.

¹⁰ Informe del Grupo Especial, párrafo 10.182.

¹¹ Informe del Grupo Especial, párrafo 2.26; MVTO de 1998, anexo, parte 1, párrafo 1 1), definición de "valor añadido en el Canadá", inciso a).

¹² Pacto del Automóvil, párrafo 3 del anexo A; informe del Grupo Especial, párrafo 2.3. En un memorándum administrativo de Rentas del Canadá se enumera como beneficiarios de SRO a 63 empresas, de las que 2 se identifican con fabricantes de automóviles, 5 como fabricantes de autobuses y 59 como fabricantes de vehículos comerciales específicos. Informe del Grupo Especial, párrafo 2.31.

¹³ Informe del Grupo Especial, nota 25 de pie de página.

determinadas condiciones establecidas. En concreto, las SRO prevén la remisión de los derechos que gravan las importaciones de los vehículos de motor cuando se cumplen determinadas condiciones en relación con ciertas prescripciones en materia de proporción entre producción y ventas y de VAC.

7. Con respecto a las prescripciones vigentes de las SRO en materia de proporción y de VAC, cada SRO establece prescripciones específicas en materia de proporción y de VAC que ha de cumplir la empresa beneficiaria. En lo tocante a las prescripciones en materia de proporción, las SRO expedidas antes de 1977 establecieron una proporción entre producción y ventas de 75:100. Desde entonces, casi todas las SRO han establecido proporciones de 100:100.¹⁴ En lo que respecta al VAC, los porcentajes prescritos por las SRO van del 40 al 60 por ciento: en las SRO expedidas antes de 1984 se estipula que, durante un período inicial de uno o dos años, el VAC debe ser al menos un 40 por ciento del costo de producción. Una vez transcurrido ese período inicial, el VAC debe ser al menos el mismo (en dólares) que en los últimos 12 meses del período inicial; sin embargo, el VAC no debe ser, en ningún caso, inferior al 40 por ciento del costo de producción. Con arreglo a las SRO expedidas después de 1984, el VAC no debe ser inferior al 40 por ciento del costo de las ventas de los vehículos vendidos en el Canadá, con la excepción del caso de CAMI Automotive Inc. ("CAMI"), en el que el nivel del VAC se fija en el 60 por ciento.¹⁵

8. De conformidad con las obligaciones asumidas por ese país en virtud del CUSFTA, desde 1989 el Canadá no ha designado otros fabricantes adicionales que puedan beneficiarse de la exención de derechos de importación al amparo de la MVTO de 1998, ni ha expedido nuevas SRO. Además, la MVTO de 1998 excluye expresamente a los vehículos importados por un fabricante que no reunieran las condiciones requeridas para beneficiarse de la exención antes del 1° de enero de 1988.¹⁶ En consecuencia, la lista de fabricantes que pueden beneficiarse de la exención de derechos de importación ha quedado cerrada.

¹⁴ *Ibid.*, párrafo 2.34.

¹⁵ Informe del Grupo Especial, párrafo 2.33.

¹⁶ MVTO de 1998, anexo, parte 1, párrafo 3.

IV. Cuestiones planteadas en la presente apelación

9. En la presente apelación se plantean las siguientes cuestiones:

- a) si el Grupo Especial incurrió en error al concluir que el Canadá actúa en forma incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 al otorgar, en virtud de la MVTO de 1998 y las SRO, la ventaja de una exención de los derechos de importación aplicables a vehículos de motor originarios de determinados países, ventaja que no se otorga inmediata e incondicionalmente a productos similares originarios de los territorios de todos los demás Miembros de la OMC;

V. Párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994

10. El Canadá apela contra la conclusión del Grupo Especial de que el Canadá actúa en forma incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 al otorgar, en virtud de la MVTO de 1998 y las SRO, la ventaja de una exención de los derechos de importación aplicables a vehículos de motor originarios de determinados países, sin otorgar esa ventaja inmediata e incondicionalmente a vehículos de motor similares originarios de los territorios de todos los demás Miembros de la OMC.¹⁷

11. El Canadá aduce que el Grupo Especial incurrió en error en su aplicación del párrafo 1 del artículo I a la medida. A juicio de ese país, el Grupo Especial se limitó a determinar que el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 se refiere a la discriminación *de facto* y pasó a analizar diversos factores sin dar ninguna justificación jurídica del ámbito de su examen.¹⁸ Según el Canadá, esos factores incluían datos empíricos, que no eran pertinentes, sobre el mercado de vehículos de motor y los aspectos históricos de la medida.¹⁹ El Canadá considera que, en lugar de proceder de esa forma, el Grupo Especial debería haber basado su examen en una interpretación adecuada del texto del párrafo 1 del artículo I y de las normas y usos de la OMC.²⁰

12. Según el Canadá, el párrafo 1 del artículo I no prohíbe el establecimiento de "cláusulas y condiciones neutrales con respecto al origen aplicables a los *importadores* y no a los *productos importados*". El Canadá sostiene que las cláusulas y condiciones son neutrales con respecto al origen si "no establecen limitaciones basadas en el origen de los productos que pueden ser importados por los

¹⁷ Comunicación del apelante presentada por el Canadá, párrafos 1-2.

¹⁸ *Ibid.*, párrafo 20.

¹⁹ *Ibid.*, párrafo 21.

²⁰ *Ibid.*, párrafo 23.

importadores".²¹ Constatar lo contrario, afirma el Canadá, equivaldría a hacer a los gobiernos responsables de las decisiones de entidades comerciales privadas sobre las fuentes y, por ende, a basar las obligaciones entre Estados en "condiciones efímeras" que se sustraen al control de los gobiernos.²² A juicio del Canadá el nivel y la proporción del comercio de vehículos de motor procedentes de fuentes exteriores específicas que resultan de la medida no son pertinentes a los efectos del párrafo 1 del artículo I.²³

13. La conclusión del Grupo Especial de que la medida es incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 se basa en dos elementos principales. En primer lugar, el Grupo Especial señaló que el párrafo 1 del artículo I es aplicable a la discriminación *de facto* y puede abarcar medidas que limiten el beneficio de la exención de derechos de importación a determinados importadores.²⁴ En segundo lugar, el Grupo Especial reconoció, como cuestión de hecho, "el carácter predominantemente, cuando no exclusivamente, 'intraempresarial' del comercio de productos de la industria del automóvil" en el Canadá.²⁵ A continuación, el Grupo Especial siguió el siguiente razonamiento:

[...] En un contexto comercial intraempresarial, la limitación del acceso a la exención de derechos de importación a ciertos fabricantes, incluidas las filiales de propiedad total de empresas con sede central en un número muy limitado de terceros países discrimina en función del origen de los productos que se benefician de la exención de derechos de importación.²⁶

El Grupo Especial concluyó que esta discriminación es incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.²⁷

14. En apoyo de esa constatación, el Grupo Especial examinó la cantidad total de vehículos de motor importados en el Canadá y las proporciones de esa cantidad total correspondientes a diversos países, y consideró que esos datos estadísticos no permitían "concluir que la exención de derechos de

²¹ *Ibid.*, párrafo 27.

²² Comunicación del apelante presentada por el Canadá, párrafos 38 y 51.

²³ *Ibid.*, párrafos 31-32.

²⁴ Informe del Grupo Especial, párrafos 10.38 y 10.40.

²⁵ *Ibid.*, párrafo 10.42.

²⁶ *Ibid.*, párrafo 10.45.

²⁷ *Ibid.*, párrafo 10.50.

importación se otorgue en condiciones iguales a productos similares de distinto origen".²⁸ El Grupo Especial examinó asimismo el contexto histórico de la medida y constató que la exención de derechos de importación:

[...] deriva de un acuerdo bilateral entre el Canadá y los Estados Unidos cuya finalidad era resolver una antigua diferencia comercial entre esos dos países con respecto al comercio de productos de la industria del automóvil. El acuerdo se diseñó, entre otras cosas, para racionalizar la producción en el mercado norteamericano. Desde la perspectiva del Canadá, ello entrañaba el otorgamiento de exenciones de derechos de importación para alentar a los fabricantes de vehículos de motor de los Estados Unidos a ampliar sus actividades de producción en el Canadá. Estimamos, por tanto, que desde el principio se esperaba que la exención de derechos de importación beneficiaría principalmente a importaciones procedentes de fuentes específicas.²⁹

15. La cuestión que se nos plantea en la presente apelación es si la exención de derechos de importación otorgada en virtud de esta medida es compatible con las obligaciones del Canadá en virtud del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. Nos enfrentamos con la ingente tarea de interpretar determinados aspectos del principio de la "nación más favorecida" ("NMF"), que ha sido durante mucho tiempo la piedra angular del GATT y es uno de los pilares del sistema de comercio de la OMC.

16. Al examinar la medida en litigio, observamos que el Canadá otorga la exención de derechos de importación en el caso de algunos vehículos de motor, pero no de todos. En primer lugar, observamos que el Arancel de Aduanas del Canadá establece como tipo normal del arancel aplicable a los vehículos de motor importados en el Canadá un arancel NMF del 6,1 por ciento.³⁰ Ese es asimismo el derecho *ad valorem* consolidado en la lista de concesiones del Canadá en la OMC.³¹ La MVTO de 1998 y las SRO modifican ese tipo al conceder la exención de derechos de importación para los vehículos de motor importados por determinados fabricantes que cumplan determinadas prescripciones en materia de proporción entre producción y ventas y de VAC.³² La MVTO de 1998 concede la exención de derechos de importación en forma de un "tipo reducido de los derechos de aduana", que en el Arancel de Aduanas modificado del Canadá se establece como "franquicia

²⁸ *Ibid.*, párrafo 10.48.

²⁹ Informe del Grupo Especial, párrafo 10.49.

³⁰ *Supra*, nota 19 de pie de página.

³¹ Lista V del Canadá, capítulo 87, *Acta final en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales multilaterales*, hecha en Marrakech el 15 de abril de 1994.

³² El funcionamiento de la exención de derechos de importación se expone en los párrafos 7 a 14 del presente informe.

arancelaria".³³ Las SRO conceden la exención de derechos de importación en forma de una "remisión" total de los derechos.³⁴

17. El Grupo Especial constató que, a pesar de que la medida no impone expresamente restricciones formales en relación con el *origen* del vehículo de motor importado, en la práctica las principales empresas del sector del automóvil del Canadá sólo importan sus propias marcas de vehículos de motor y las de empresas vinculadas.³⁵ En efecto, según el Grupo Especial,

[...] General Motors Canada sólo importa vehículos de motor de GM y de sus afiliados; Ford Canada sólo importa vehículos de motor Ford y de sus afiliados; lo mismo cabe decir de Chrysler y de Volvo. Esas cuatro empresas son beneficiarias de la exención de derechos de importación. En contraste, otras empresas productoras de vehículos de motor establecidas en el Canadá, como Toyota, Nissan, Honda, Mazda, Subaru, Hyundai, Volkswagen y BMW, todas las cuales importan también únicamente vehículos de motor de empresas vinculadas a ellas, no se benefician de la exención de derechos de importación.³⁶

18. En consecuencia, el Grupo Especial estimó que, en la práctica, sólo se otorgan a un vehículo de motor importado en el Canadá las "ventajas" de la exención de derechos de importación si es originario de uno de los países de un pequeño grupo de países en el que un exportador de vehículos de motor esté afiliado a un fabricante/importador del Canadá que haya sido designado en la MVTO de 1998 o en una SRO como posible importador de vehículos de motor en régimen de franquicia arancelaria.

19. Desde 1989, ningún fabricante que no se beneficiara antes de la exención de derechos de importación sobre vehículos de motor puede optar a beneficiarse de ese derecho en virtud de la MVTO de 1998 o de una SRO.³⁷ El Canadá cerró en 1989 la lista de fabricantes que podían beneficiarse de la exención de derechos de importación en cumplimiento de las obligaciones de ese país en el marco del CUSFTA.³⁸

³³ MVTO de 1998, partes 1 y 2.

³⁴ Véase, por ejemplo, CAMI Automotive Inc. Remission Order, SI/89-26, párrafo 3.

³⁵ Informe del Grupo Especial, párrafo 10.43.

³⁶ *Ibid.*, párrafo 10.43.

³⁷ MVTO de 1998, anexo, parte 1, párrafo 3.

³⁸ *Supra*, nota 17 de pie de página y párrafo 14.

20. Así pues, en síntesis, en tanto que el Arancel de Aduanas del Canadá permite normalmente importar en ese país un vehículo de motor con un arancel NMF del 6,1 por ciento, cuando el vehículo es importado por un fabricante designado en la MVTO de 1998 o las SRO se beneficia de la "ventaja" de la importación en el Canadá en régimen de franquicia arancelaria.³⁹

21. Al determinar si esta medida es compatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994, iniciamos, como siempre, nuestro análisis examinando los términos del tratado. El párrafo 1 del artículo I declara, en la parte pertinente, lo siguiente:

Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestas a las importaciones o a las exportaciones [...], *cualquier* ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por [un Miembro] a *un* producto originario de otro país o destinado a él, será concedido *inmediata e incondicionalmente* a todo *producto similar* originario de los territorios de [*todos los demás Miembros*] o a ellos destinado. (Las cursivas son nuestras.)

22. En el presente caso no está en litigio la aplicabilidad de algunos de los elementos del párrafo 1 del artículo I. En primer lugar, las partes no niegan que la exención de los derechos de importación sea una "ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por un Miembro a un producto."⁴⁰ En segundo lugar, no se niega que algunos vehículos de motor importados, aunque no todos, originarios de determinados Miembros se benefician de la exención de derechos de importación, en tanto que, algunos vehículos de motor similares importados, aunque no todos, originarios de otros Miembros no se benefician de ella.⁴¹ En tercer lugar, no se ha apelado contra la interpretación del Grupo Especial con arreglo a la cual la palabra "incondicionalmente" se refiere a las condiciones basadas en "la situación o la conducta" de los países exportadores.⁴²

23. Sigue habiendo discrepancia sobre una importante cuestión: la exención de derechos de importación, otorgada en virtud de la medida a los vehículos de motor originarios de algunos países, en los que tienen una presencia los afiliados de determinados fabricantes designados en la medida ¿ha sido otorgada a los vehículos de motor similares procedentes de todos los Miembros, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994?

³⁹ En el supuesto, como se ha indicado, de que el país en cuestión se beneficie del tipo NMF del Canadá.

⁴⁰ Informe del Grupo Especial, párrafo 10.16.

⁴¹ *Ibid.*, párrafos 10.32-10.33 y 10.36.

⁴² *Ibid.*, párrafo 10.23.

24. Al analizar esta cuestión, observamos, en primer lugar, que el alcance de los términos del párrafo 1 del artículo I no se limita exclusivamente a los supuestos en los que la medida establezca *expresamente* que no se concederá una "ventaja" a los productos similares de todos los demás Miembros, o ese hecho pueda demostrarse a partir de los términos de la medida. En el párrafo 1 del artículo I no se utilizan los términos "*de jure*" o "*de facto*". No obstante, observamos que el párrafo 1 del artículo I no abarca únicamente la discriminación "de derecho" o de "*de jure*". Como han confirmado varios informes de grupos especiales del GATT, el párrafo 1 del artículo I abarca también la discriminación "fáctica" o "*de facto*".⁴³ Como el Grupo Especial, no podemos aceptar el argumento del Canadá de que el párrafo 1 del artículo I no se aplica a medidas que, conforme a sus propios términos, sean "neutrales con respecto al origen".⁴⁴

25. Señalamos a continuación que el párrafo 1 del artículo I establece que, "*cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por [un Miembro] a un producto* originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de [*todos los demás Miembros*] o a ellos destinado" (las cursivas son nuestras). Los términos del párrafo 1 del artículo I no se refieren a *algunas* ventajas concedidas "con respecto a" los elementos comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo, sino a "*cualquier ventaja*"; y no a *algunos* productos, sino a "*un producto*"; ni a los productos similares de *algunos* otros Miembros, sino a los productos similares originarios de "*todos los demás*" Miembros o a ellos destinado.

26. Tomamos nota también de la conclusión del Grupo Especial de que, de hecho, sólo se concede la "ventaja" de la exención de derechos de importación a un vehículo de motor importado en el Canadá si es originario de un país perteneciente a un pequeño grupo de países en el que un exportador de vehículos de motor esté afiliado a un fabricante/importador en el Canadá que haya sido designado como posible beneficiario de la exención de derechos para las importaciones de vehículos de motor en la MVTO de 1998 o en una SRO.

⁴³ Observamos, no obstante, que las medidas examinadas en esos informes eran diferentes a las medidas a que se refiere el presente caso. Dos de ellos (los informes de los Grupos Especiales sobre *España - Régimen arancelario del café sin tostar*, L/5135, adoptado el 11 de junio de 1981, IBDD 28S/109 y sobre *Canadá/Japón - Arancel aplicado a las importaciones de madera de epicea, pino, abeto, aserrada en tamaño corriente*, L/6470, adoptado el 19 de julio de 1989, IBDD 36S/191) se ocupan de cuestiones relativas al producto "similar". En el presente caso, como hemos indicado, las partes coinciden en que los vehículos de motor objeto de la exención de derechos de importación son productos "similares". Además, otros dos informes se ocupan de medidas que, de forma expresa, establecían una discriminación basada estrictamente en el "origen", de forma que, en cualquier momento, se concedía una ventaja a *todos* los productos, o a *ningún* producto, según su origen concreto. Véanse los informes de los Grupos Especiales sobre *Subsidios familiares de Bélgica*, G/32, adoptado el 7 de noviembre de 1952, BISD 1S/59 y sobre *Comunidad Económica Europea - Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá*, L/5099, adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97. En el presente caso la desventaja en relación con los vehículos de motor importados en el Canadá es de distinta naturaleza.

27. Así pues, tanto del texto de la medida, como de las conclusiones del Grupo Especial acerca de su funcionamiento en la práctica, inferimos que "con respecto a los derechos de aduana [...] impuestos a las importaciones [...] o en relación con ellas [...]", el Canadá ha concedido a algunos productos originarios de algunos Miembros una "ventaja" que no ha "concedido inmediata e incondicionalmente" a todo producto "similar" "originario de los territorios de [*todos los demás Miembros*] a ellos destinados" (las cursivas son nuestras), lo que, a nuestro parecer, no es compatible con las obligaciones del Canadá en el marco del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.

28. El contexto del párrafo 1 del artículo I en el GATT de 1994 apoya esta conclusión. Aparte del párrafo 1 del artículo I, hay en el GATT de 1994 varias cláusulas "NMF" en relación con diversas cuestiones.⁴⁵ La mera existencia de esas cláusulas pone de manifiesto la aplicación generalizada del principio NMF de no discriminación.

29. Los redactores del GATT de 1947 consignaron también diversas excepciones al principio NMF que siguen existiendo en el GATT de 1994.⁴⁶ El Canadá invocó ante el Grupo Especial una de esas excepciones, la relativa a las uniones aduaneras y zonas de libre comercio del artículo XXIV. El Grupo Especial rechazó esta justificación, y el Canadá no ha apelado contra sus constataciones en relación con el artículo XXIV. El Canadá no ha invocado ninguna otra disposición del GATT de 1994 ni ningún otro acuerdo abarcado que justifiquen la incompatibilidad de la exención de derechos de importación con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.

30. El objeto y fin del párrafo 1 del artículo I apoyan nuestra interpretación. El objeto y fin de ese precepto es prohibir la discriminación entre productos similares originarios de distintos países o a ellos destinados. La prohibición de discriminación del párrafo 1 del artículo I constituye además un incentivo para hacer extensivas, en régimen NMF, las concesiones negociadas recíprocamente a todos los demás Miembros.

31. La medida que mantiene el Canadá concede la exención de derechos de importación a determinados vehículos de motor importados en el Canadá procedentes de determinados países. Esos

⁴⁴ Informe del Grupo Especial, párrafo 10.40.

⁴⁵ Estas cláusulas afectan a cuestiones tales como las prescripciones internas relativas a la mezcla (párrafo 7 del artículo III); las películas cinematográficas (apartado b) del artículo IV); el tránsito de mercancías (párrafos 2, 5 y 6 del artículo V); las marcas de origen (párrafo 1 del artículo IX); las restricciones cuantitativas (párrafo 1 del artículo XIII); las medidas para favorecer el desarrollo económico (párrafo 20 del artículo XXVIII); y las medidas relativas a productos de los que haya una penuria (apartado j) del artículo XX).

⁴⁶ Como las previstas en los artículos XX (excepciones generales), XXI (exenciones relativas a la seguridad) y XXIV (uniones aduaneras y zonas de libre comercio).

vehículos de motor que se benefician del privilegio son importados por un número reducido de fabricantes designados, que han de cumplir determinadas condiciones. En la práctica, la medida no concede la misma exención de derechos de importación inmediata e incondicionalmente a los vehículos de motor similares de *todos* los demás Miembros, conforme a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. La ventaja de la exención de derechos de importación se concede a algunos vehículos de motor originarios de determinados países y no a vehículos de motor similares procedentes de *todos* los demás Miembros. Por tanto, constatamos que esta medida no es compatible con las obligaciones que impone al Canadá el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.

32. En consecuencia, confirmamos la conclusión del Grupo Especial de que el Canadá actúa en forma incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 al otorgar, en virtud de la MVTO de 1998 y las SRO, la ventaja de una exención de los derechos de importación aplicables a vehículos de motor originarios de determinados países, ventaja que no se otorga inmediata e incondicionalmente a productos similares originarios de los territorios de todos los demás Miembros de la OMC.

X. Constataciones y conclusiones

33. Por las razones expuestas en el presente Informe, el Órgano de Apelación:

- a) confirma la conclusión del Grupo Especial de que el Canadá actúa en forma incompatible con el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 al otorgar, en virtud de la MVTO de 1998 y las SRO, la ventaja de una exención de los derechos de importación aplicables a vehículos de motor originarios de determinados países, ventaja que no se otorga inmediata e incondicionalmente a productos similares originarios de los territorios de todos los demás Miembros de la OMC;

34. El Órgano de Apelación recomienda al OSD que solicite al Canadá que ponga su medida, cuya incompatibilidad con las obligaciones de ese país en virtud del párrafo 1 del artículo I y del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, el artículo XVII del AGCS y el apartado a) del párrafo 1 del artículo 3 del *Acuerdo SMC* se ha constatado en el presente informe y en el informe del Grupo Especial modificado por el presente informe, en conformidad con las obligaciones que le imponen esos acuerdos.

Firmado en el original, en Ginebra, el 18 de mayo de 2000:

Claus-Dieter Ehlermann
Presidente de la Sección

James Bacchus
Miembro

Florentino Feliciano
Miembro