

# Informe final del grupo especial en la OMC sobre el autopacto

.....  
SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE POLÍTICA COMERCIAL DE LA UE  
.....

*Canadá ha resultado ampliamente condenada por vulneración de los principios fundamentales de no discriminación en la OMC tanto en el GATT como en el GATS. Las medidas canadienses que reservaban su mercado a un número reducido de empresas fabricantes y mayoristas en el mercado de automóviles instaladas en Canadá, no podrán mantenerse si se confirman las conclusiones y recomendaciones del panel por el Organo de Apelación al que es de esperar que recurran las autoridades canadienses. A continuación, publicamos el texto resumido del informe final emitido por el grupo especial en la OMC sobre el autopacto Canadá/Estados Unidos.*

*Palabras clave: industria del automóvil, GATT, OMC, Canadá.*

*Clasificación JEL: L62.*



COLABORACIONES

## 1. Naturaleza del caso

El autopacto firmado en los años sesenta por Canadá con EEUU beneficia a las empresas fabricantes de automóviles establecidas en Canadá, a las que exime del pago del derecho de importación para vehículos completos y accesorios para los mismos. Esta exención también se aplica a determinados mayoristas. Para ser beneficiario de la exención arancelaria, el importador debería cumplir las siguientes condiciones:

- Tener una instalación manufacturera en Canadá.
- Conseguir un determinado nivel de valor añadido canadiense que no sólo se limita al valor de los componentes del coche fabricado en Canadá, sino que incluye también el valor de los servicios suministrados en aquel país.
- Conseguir un determinado coeficiente entre las ventas domésticas y el nivel de producción, que en el caso de vehículos de pasajeros sería más del 100 por 100.

Las compañías beneficiadas se designaban como miembros de autopacto. Y sus importaciones estaban exentas de derechos arancelarios con independencia del origen de los automóviles. La lista de compañías beneficiadas quedó cerrada en 1993 y, en consecuencia, ninguna otra compañía puede ser beneficiaria del autopacto aunque satisfaga las condiciones listadas anteriormente. Las compañías beneficiadas del autopacto son Ford, General Motors, Daimler-Chrysler, Volvo, y una «joint-venture» entre General Motors y Suzuki, conocida como CAMI.

La UE consideró que las exigencias de contenido local, incluyendo aquellas que obligan a un productor a utilizar bienes producidos en el mercado doméstico para conseguir cualquier ventaja, están prohibidas en el GATT y en el Acuerdo de la OMC sobre Medidas Comerciales relacionadas con las Inversiones. Y además, que las subvenciones que dependen de exigencias de contenido local se encuentran, también, prohibidas en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la OMC. Asimismo, se considera-

ba que el autopacto vulneraba también el artículo II del Acuerdo General del Comercio de Servicios (GATS) por tratar en forma diferente a los suministradores de servicios canadienses que a los de los restantes miembros de la OMC sin que pudiera justificarse esta inconsistencia bajo el artículo V del GATS sobre Acuerdos Regionales Comerciales, puesto que Canadá reclamaba que las medidas en cuestión estaban cubiertas por el Acuerdo Norteamericano de Libre Comercio (NAFTA).

Con estos antecedentes se inició, por parte de la UE, el recurso al Sistema de Solución de Diferencias de la OMC. Después de dos rondas de consultas con Canadá que no dieron resultado y, en consecuencia, no se pudo alcanzar una solución mutuamente aceptable a la disputa, se solicitó el establecimiento de un grupo especial el 14 de enero de 1999. Japón solicitó, asimismo, un grupo especial sobre el mismo tema que se unificó con el solicitado por la Comunidad.

Finalmente, y con fecha 11 de febrero, se han hecho públicos los resultados del grupo especial («panel») que resumimos a continuación.



COLABORACIONES

## 2. Conclusiones del grupo especial

El grupo especial ha determinado lo siguiente:

- Que las medidas canadienses no cumplen el artículo I.1 del GATT 94, al conceder la exención de derechos arancelarios para la importación de vehículos a motor originarios de ciertos países sin que esta ventaja se otorgue en forma inmediata e incondicional a los productos originarios en los territorios de todos los demás miembros de la OMC. Como es sabido, el artículo I.1 del GATT 94 es una de las bases del Sistema Multilateral de Comercio basado en la no discriminación, y que se refiere al tratamiento general de nación más favorecida. Según el mismo, no puede otorgarse ninguna ventaja a cualquier producto importado de un país que no se extienda en forma inmediata e incondicional a los productos similares que procedan de cualquier otro miembro de la OMC.

- Asimismo, el panel establece que este tratamiento preferencial otorgado por Canadá no puede justificarse bajo el artículo XXIV del GATT 94. Se rechaza, así, el argumento cana-

diense de que esta medida se encontraba justificada por los Acuerdos Regionales Comerciales firmados por Canadá en el área de América del Norte, y más específicamente por el NAFTA.

- Se considera, igualmente, que la medida canadiense vulnera el artículo III.4 del GATT 94 al otorgar un tratamiento menos favorable a las partes y piezas y equipo no permanente importado que a los productos similares domésticos. Es decir, se condena, asimismo, a Canadá por incumplimiento del segundo principio fundamental del GATT en materia de no discriminación, que es el de Trato Nacional por el que los productos importados deben tener el mismo tratamiento que los nacionales.

- Asimismo, el panel determina que Canadá, manteniendo el autopacto, está vulnerando el artículo 3.1. a) del Acuerdo sobre Subvenciones, puesto que el subsidio obtenido por las empresas está relacionado con el desarrollo de exportaciones, lo que resulta totalmente prohibido en el referido acuerdo de la OMC.

- El grupo especial dictamina, igualmente, que Canadá incumple lo determinado en el artículo II del Acuerdo sobre Comercio de Servicios (GATS) (en este artículo se aplica el concepto de nación más favorecida que ya hemos citado con relación al artículo I del GATT al Comercio de Servicios que se regula en el GATS). Canadá vulnera este artículo al no otorgar en forma inmediata e incondicional a los suministradores de servicios de cualquier otro miembro de la OMC un tratamiento no menos favorable que el que otorga a un limitado número de productores o mayoristas que suministran vehículos de motor establecidos en su territorio y considerados como Miembros del autopacto.

Y estas medidas tampoco pueden justificarse bajo el artículo V del GATS, que establece una posibilidad de exención en función de los Acuerdos Comerciales Regionales firmados en Canadá en el área americana y, muy particularmente, el NAFTA.

- Finalmente, el grupo especial determina que Canadá vulnera también el artículo XVII del GATS, que aplica el concepto de Tratamiento Nacional al comercio de servicios. Y ello es porque da un tratamiento menos favorable a los

suministradores de servicios de otros miembros de la OMC que a sus propios nacionales.

En función de las conclusiones anteriores, el grupo especial recomienda:

- Que con respecto a las obligaciones de Canadá bajo los artículos I.1 y III.4 del GATT 94 y los artículos II y XVII del GATS, el Organo de Solución de Diferencias exija a Canadá que ponga en conformidad sus medidas con sus obligaciones bajo el Acuerdo de la OMC.

- Con relación a la violación del Acuerdo sobre Subvenciones, el grupo especial recomienda que el OSD exija a Canadá que retire el subsidio a la exportación sin demora. Entendiendo como significado de esta frase que Canadá no debería posponer o retardar esta acción, sino actuar tan rápidamente como sea posible para retirar el subsidio prohibido. Y recomienda que el plazo máximo que se otorgue a Canadá para ello sea de 90 días.

### 3. Valoración

El resultado de este grupo especial tan negativo para Canadá y las medidas canadienses

que han permitido cerrar su mercado de automóviles y partes y piezas de los mismos en beneficio de un número reducido de firmas instaladas en Canadá será sin duda recurrido por este país ante el Organo de Apelación. Por tanto, y mientras el mismo se pronuncia, no existe un planteamiento definitivo sobre la materia. Pero, por el momento, los resultados de esta sentencia resultan muy positivos para los fabricantes de automóviles y partes y piezas de la UE que, a la espera de las conclusiones definitivas del Organo de Apelación, van a ver el mercado canadiense, hasta ahora cerrado para unos pocos, abierto para sus productos. Entendemos que de esta apertura podrán beneficiarse las empresas españolas fabricantes de automóviles y partes y piezas de los mismos, que vienen desarrollando ya desde hace años, un importante esfuerzo para estar presentes en el mercado de EEUU y que, como consecuencia de la solución de la presente disputa, esperamos que también puedan tener un adecuado acceso al mercado canadiense si el Organo de Apelación confirma las conclusiones y recomendaciones del grupo especial.



COLABORACIONES