

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/170

17 de diciembre de 1999

(99-5473)

Consejo del Comercio de Mercancías

PETICIÓN FORMULADA POR FILIPINAS DE CONFORMIDAD CON EL PÁRRAFO 3 DEL ARTÍCULO 5 DEL ACUERDO SOBRE LAS MIC

Respuestas a las preguntas escritas de las Comunidades Europeas

- 1. ¿Por qué pide Filipinas una prórroga de todos los elementos de sus MIC? La prórroga del elemento relacionado con el logro de un equilibrio en materia de divisas requiere una justificación específica. ¿Se basa esta petición en razones de balanza de pagos?**

La prescripción en materia de contenido nacional y la medida destinada a lograr un equilibrio en materia de divisas objeto de la petición de prórroga de las MIC presentada por Filipinas son complementarias y deben aplicarse de manera simultánea para que las MIC alcancen su objetivo. Por consiguiente, la justificación de la petición de prórroga de las MIC es un elemento integrante e indisoluble de la razón de ser de la inclusión en la petición del elemento relacionado con el equilibrio.

Si bien es cierto que puede producirse una mejora de la situación de la balanza de pagos como consecuencia de la inclusión del elemento relacionado con el equilibrio, esto no constituye necesariamente el fundamento de la inclusión del mismo en la petición referente a las MIC.

- 2 a) Agradeceríamos que nos explicaran por qué las MIC constituyen un elemento esencial de la reestructuración del sector del automóvil**

Una prórroga del período de transición en virtud del párrafo 3 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC permitiría a Filipinas mitigar los efectos desfavorables de la contracción masiva de la base del mercado del sector automóvil. Como se ha señalado anteriormente, la crisis financiera de Asia, que empezó en julio de 1997, ha dado lugar al despido de 4.524 trabajadores sólo en el sector de partes y piezas sueltas para automóviles. Algunos de los 40.181 trabajadores que continúan en sus puestos tienen que cumplir jornadas laborales escalonadas y más breves. Se prevé que el volumen de ventas del sector del montaje de vehículos, que sufrió una drástica caída del 50 por ciento en 1998 con respecto al nivel de 1997, experimente otra reducción, de un 10-12 por ciento, en 1999. Dado que la utilización de la capacidad se ha reducido al 40 por ciento, la industria prevé que la supresión de las MIC, junto con la contracción continua del volumen de ventas de vehículos, tengan como consecuencia la supresión de otros 10.000 puestos de trabajo de los 40.181 restantes. Nunca se insistirá demasiado en las repercusiones sociales de estas perspectivas. La petición de Filipinas se considera fundamental para garantizar la preservación del mercado para quienes participan actualmente en él, por no mencionar la supervivencia de las familias que dependen de que conserven su empleo los trabajadores de la industria del automóvil que las sostienen, hasta que haya avanzado considerablemente el proceso de recuperación económica, lo que permitirá que la eliminación gradual de las MIC sea menos dolorosa y que sus efectos sociales sean más controlables.

b) Si es necesario proteger a este sector durante algún tiempo ¿se han considerado otros medios para hacerlo?

Como se señaló anteriormente, el Gobierno filipino sólo decidió pedir la prórroga de las MIC en octubre de 1999, tras haber determinado que la industria no se recuperaría de los efectos de la crisis financiera asiática ni sería capaz de adaptarse a un entorno sin MIC con trastornos sociales y financieros mínimos. Con anterioridad a esta decisión, Filipinas había intentado cumplir puntualmente las obligaciones que le incumbían con respecto a las MIC. Al mismo tiempo, el Gobierno filipino ha procurado celebrar continuamente consultas con los sectores afectados a fin de determinar qué otras medidas de política serían adecuadas y compatibles con las disposiciones de la OMC.

3. ¿Podrían proporcionar explicaciones por separado de la prórroga solicitada de las MIC para cada uno de los sectores afectados de que se trata, es decir, las motocicletas, los vehículos comerciales y los automóviles de pasajeros? ¿Ha afectado la crisis asiática de la misma manera a los tres sectores? ¿Ha tenido las mismas consecuencias para el empleo en todos los sectores?

Resultaría difícil hacer una distinción entre los sectores a efectos de la petición relacionada con las MIC, dado que el mercado de los automóviles de pasajeros, los vehículos comerciales y las motocicletas está integrado y no es diferenciable por sectores. Si se analizan los datos relativos a las ventas internas en los tres sectores durante los tres últimos años, se observa que las ventas de automóviles de pasajeros disminuyeron en un 14,8 por ciento desde 1996 hasta 1997, y en un 54,2 por ciento desde 1997 hasta 1998. Se prevé que las ventas de esta categoría se reduzcan en un 21 por ciento más en el período comprendido entre 1998 y 1999. Las ventas de vehículos comerciales, por su parte, disminuyeron en un 6,1 por ciento desde 1996 hasta 1997, y en un 33,7 por ciento desde 1997 hasta 1998. Se prevé que el volumen de ventas disminuya de nuevo, en un 4,1 por ciento, desde 1998 hasta 1999. En el caso de las motocicletas, si bien el volumen de ventas creció en un 3,4 por ciento desde 1996 hasta 1997, en 1998 también registró una tendencia a la baja, con un descenso del 12,7 por ciento al final de dicho año. Según las previsiones, en el período comprendido entre 1998 y 1999, las ventas de motocicletas decrecerán de nuevo, en un 6,7 por ciento.

Si bien puede ser cierto que la tendencia descendente de las ventas en el sector de las motocicletas no resulta tan acusada como en los otros sectores, el hecho es que es vulnerable a las mismas variables y que las consecuencias para el empleo son similares.
