

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**G/C/W/222**

31 de julio de 2000

(00-3129)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: inglés/  
español

## **RESPUESTAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA A LAS PREGUNTAS DE LA UNIÓN EUROPEA EN CONSIDERACIÓN A LA PRÓRROGA DE LAS MIC SOLICITADA POR EL GOBIERNO DE LA ARGENTINA**

Se ha recibido de la Misión Permanente de Argentina la siguiente comunicación, de fecha 10 de julio de 2000.

**1. Por sus notificaciones de 1995 y 1997 entendemos que las MIC actualmente vigentes implican prescripciones en materia de contenido nacional y prescripciones en materia de nivelación del comercio (prescripciones en materia de exportación). ¿Es esto correcto?**

Sí.

**a) De ser así, sírvanse indicar las principales características del régimen vigente (nivel de contenido nacional y nivel de prescripciones en materia de exportación, base para el cálculo, etc.).**

Las notificaciones N<sup>ros</sup> G/MIC/N/1/ARG/ del 10 de abril de 1995 y G/MIC/N/1/ARG/1/Add.1 del 26 de mayo de 1997, presentadas por la República Argentina ante la OMC, describen en detalle las medidas, las que no han sido modificadas luego de la última notificación.

El régimen existente concede únicamente beneficios arancelarios, para la importación de partes y piezas y vehículos terminados, en el caso de las terminales. En el caso de los autopartistas que hayan adherido voluntariamente el sistema mediante la presentación de programas propios, se conceden beneficios arancelarios para la importación de partes. El régimen no abarca insumos o materias primas.

Debe destacarse que los ajustes que durante el período notificado fue introduciendo el Gobierno Argentino, fueron de apertura, disminuyendo gradualmente el nivel de los beneficios y, al mismo tiempo, flexibilizando las exigencias de balanza comercial.

Las partes pueden ser importadas por las terminales y los productores de autopartes que hayan presentado programas, tributando el 2 por ciento de arancel. Los vehículos importados por las terminales tributaron un arancel creciente, a través de un cronograma. En 1999, tributaban alrededor de un 19 por ciento en el caso de los automóviles. En el año 2000, ese arancel es del 23 por ciento (en camiones y ómnibus es 11,5 por ciento).

Las empresas abarcadas por el régimen deben presentar un equilibrio en valor entre sus exportaciones e importaciones. Sin embargo, a través de la flexibilización del régimen, según se indica en el Addendum de Notificación presentado en 1997 (G/MIC/N/1/ARG/1/Add.1), las exportaciones se contabilizan 1,2 por cada dólar exportado y se admite también contabilizar como

exportaciones propias, aquellas cedidas por autopartistas o fabricantes de bienes de capital y la incorporación de bienes de capital.

Las empresas deben asimismo incorporar en los bienes producidos, un porcentaje de contenido regional. Esto también se ha flexibilizado a lo largo del tiempo. En la primera etapa del régimen, el contenido se calculaba sobre valores aforo, un sistema muy rígido y complejo de operar para las empresas. A partir de 1996, según fue notificado, el contenido regional se mide a valores FOB. Por ejemplo, para el año 1999, una empresa podía incorporar piezas importadas de extrazona, medidas a valor FOB hasta un 32,5 por ciento del valor del vehículo o del conjunto ex-fábrica, antes de impuestos.

En el contenido regional son incluidas las partes originarias de Uruguay y Paraguay, y las de Brasil cuando sean compensadas con exportaciones.

**b) De no ser así, sírvanse indicar las diferencias entre nuestra concepción del régimen y las medidas que están en vigor.**

No corresponde contestar.

**2. En 1997 el Gobierno argentino notificó modificaciones de las MIC en cuestión. ¿Qué motivo tuvo el Gobierno para modificar el régimen? ¿Estaban las nuevas medidas en conformidad con el párrafo 4 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC, el cual prohíbe que se "aumente el grado de incompatibilidad" de la medida ya notificada?**

Como se señala en la respuesta a la pregunta 1 a), las modificaciones efectuadas al régimen por el Gobierno, se realizaron para introducir una progresiva flexibilización que permita mayores importaciones generando así una apertura. El incremento del arancel preferencial de los vehículos terminados importados al amparo del régimen reduce también paulatinamente los beneficios.

Por lo dicho, no se produjo ningún aumento en el grado de inconsistencia respecto de las MIC notificadas originalmente, sino lo contrario.

**3. Entendemos que los operadores económicos que cumplen las prescripciones en materia de nivelación del comercio se benefician de un tratamiento arancelario preferencial en la importación de insumos para la producción y también de determinadas categorías de vehículos.**

Sí, ello ha sido explicado en la respuesta a la pregunta 1 a).

**a) ¿Se obtiene algún beneficio al cumplir las prescripciones en materia de contenido nacional? Sírvanse también facilitar las cifras de las importaciones de vehículos y partes de vehículos que se benefician de tipos arancelarios favorables y las importaciones con un tipo NMF.**

Las ventajas también han sido explicadas en la respuesta 1 a). El valor de los beneficios en 1999 alcanzó en vehículos a 71,2 millones de dólares EE.UU. y en partes de vehículos a 114,7 de dólares EE.UU.

**b) ¿O, a la inversa, es cumplir las prescripciones en materia de contenido nacional una condición necesaria para que los operadores económicos puedan producir y/o armar en la Argentina?**

En el caso de las terminales productoras de vehículos se trata de una obligación. En el caso de los autopartistas, sólo rige para aquellos que voluntariamente se han adherido al régimen.

**4. Sírvanse explicar la forma en que se distribuyen esos beneficios.**

**a) ¿Pueden cuantificar el valor total de estos beneficios? En otras palabras, ¿se puede cuantificar claramente la repercusión de las MIC?**

El valor de los beneficios en 1999 alcanzó a 185,8 millones de dólares EE.UU.

**5. ¿Por qué consideran que las MIC han servido para desarrollar la industria automotriz en la Argentina? (En su solicitud de prórroga describen detalladamente la evolución de este sector en la Argentina, incluso frente a factores externos, como los ciclos económicos regionales y mundiales, la crisis mexicana y la devaluación del real brasileño. Pero la información preliminar presentada por el Gobierno argentino no contiene pruebas ni elementos suficientes para sustentar la opinión de que la aplicación de las MIC vigentes haya influido positivamente en el desarrollo de la industria automotriz en la Argentina.)**

Inmediatamente antes de la iniciación del régimen, la industria automotriz argentina estaba pasando por un proceso de contracción y desactualización tecnológica muy prolongado, que había retrotraído los volúmenes de producción a niveles de dos décadas atrás, con atraso tecnológico, modelos muy viejos y poca especialización. El régimen automotriz permitió realmente la recuperación y modernización del sector. A continuación se presentan los principales indicadores que reflejan los esfuerzos realizados por las empresas terminales como autopartistas para modernizar y hacer competitiva a la industria:

- Especialización productiva: en 1990, 6 (seis) empresas terminales producían 46 modelos, en 1998, 11 (once) empresas produjeron 37 modelos. De los 37 (treinta y siete) modelos producidos, 17 (diecisiete) son *world class*.
- Modelos producidos: en 1990 producían modelos con una antigüedad de 15 años, en 1998 la antigüedad media de los modelos producidos alcanzaba a 3 años.
- Precio de los vehículos: en 1991 se necesitaban 27 salarios medios para comprar un vehículo y en 1998 esta cifra se redujo a 14 salarios medios.
- Productividad de la mano de obra: en 1990 cada empleado producía 5,7 unidades y en 1998 la producción por empleados fue de 20 unidades por año.
- Producción en 1990 alcanzó a 99.639 unidades y en 1998 fue de 457.957 unidades, es decir creció 4,57 veces.
- En 1998 el sector autopartista estaba conformado por 450 empresas, que dan empleo a 39.000 personas, con una facturación de 3.890 millones de dólares EE.UU. El total de inversiones decididas por el Sector Autopartistas, para los años 1996/99, alcanza a 1.100 millones de dólares EE.UU.

**6. En opinión del Gobierno argentino, ¿qué efecto han tenido las MIC vigentes sobre la inversión extranjera directa (IED) en el sector del automóvil? ¿Consideran que las MIC vigentes han atraído o más bien han desalentado las entradas de IED?**

El régimen automotriz actuó claramente como un elemento que atrajo inversión extranjera directa.

a) De ser posible, sírvanse presentar un desglose por país de origen de la IED en el sector del automóvil, en los períodos 1991-1994 y 1995-1999.

Las inversiones totales por año son:

(En millones de dólares)

1991	100
1992	150
1993	246
1994	359
1995	609
1996	1147
1997	500*
1998	600*
TOTAL	4.842

\* cifras sujetas a revisión

De estas cifras de inversión, el 60 por ciento corresponde a empresas europeas con la siguiente discriminación respecto del total general.

VOLKSWAGEN	12,3 %
RENAULT	12,9 %
PEUGEOT	14,7 %
FIAT	14,2 %
MERCEDES BENZ	4,1 %
IVECO	1,8 %

7. Sírvanse facilitar una evaluación de las repercusiones directas de las MIC sobre el empleo en el sector.

Como se ha señalado en la solicitud de extensión el sector automotriz - autopartes da empleo directo a 93.635 personas, distribuidas de la siguiente forma:

Terminales	25.734
Autopartistas	42.901
Concesionarios	25.000
<b>Total</b>	<b>93.635</b>

Desde la década de los 80 y hasta el año 1991, la industria automotriz argentina enfrentó un proceso de drástica reducción. Se fabricaban modelos muy antiguos (promedio 15 años de lanzamiento), para un mercado cerrado y con niveles de producción que habían decrecido a 90.000 unidades, volumen inferior al de los años 70. Es por la introducción del régimen y las inversiones realizadas a su amparo que se logra el empleo actual. Las cifras de empleo no son crecientes a lo largo del régimen, por la incorporación de tecnología. De lo que se trata es de conservar esos puestos de trabajo.

**8. ¿Cuál sería el efecto sobre el empleo si la OMC denegara la prórroga pedida?**

Si en la situación actual, se eliminara el régimen, considerando las circunstancias internacionales expuestas en la presentación (países asiáticos que han devaluado -algunos han solicitado también prórroga de sus MIC- crisis internacional, devaluación de Brasil, etc.) puede preverse un importante incremento de las importaciones que, seguramente, sería un elemento expulsador de empleo. Ello no afectaría únicamente el empleo directo sino todo el empleo indirecto del sector.

**9. ¿Qué medidas aplicó el Gobierno argentino entre 1995 y 1999 para preparar la supresión de las MIC? Sírvanse dar una explicación detallada (proceso legislativo, elementos de la política industrial, consultas con la industria, etc.).**

El Gobierno Argentino, durante todo el período de vigencia del régimen, fue realizando ajustes en la reglamentación para permitir una apertura progresiva a la vez que se realizaron todos los esfuerzos para avanzar en la negociación de la Política Automotriz Común del MERCOSUR que debía asentar la industria sobre una base regional. Por su parte, las empresas continuaron con sus planes de inversión y producción.

Toto el proceso fue realizado en estrecho contacto entre el Gobierno y el sector privado, tanto empresarial como gremial, con el que se mantuvieron reuniones en forma permanente. Estas reuniones y consultas se incentivaron durante 1998 y 1999, con la finalidad de evaluar los efectos de la eliminación de las MIC así como consensuar las posiciones para la negociación de la PAC.

Sin embargo, la crisis que comenzó a finales de 1998 y se prolongó durante todo el año 1999, por la cual la producción se redujo en 1999 a niveles de 1995, bloqueó el avance de los programas de inversión. Asimismo, esta crisis introdujo dificultades adicionales en la negociación de la PAC, que obligaron a redefinir una serie de elementos y que, en consecuencia, llevaron a la indefinición del Acuerdo, cuya suscripción estaba prevista para finales de 1999. En razón de ello, las acciones emprendidas, tanto por el Gobierno como por las empresas, no pudieron ser completadas en la fecha esperada.

**a) ¿Cuándo comprendió el Gobierno que no podría respetar el 31 de diciembre de 1999 como último plazo para terminar el proceso de supresión de las MIC?**

Hasta principios de 1999, el Gobierno Argentino se encontraba firmemente comprometido en culminar su proceso de desmantelamiento de las MIC, así como la negociación de la PAC en el MERCOSUR. Durante ese año, la profundización de la crisis que, como se dijo, incidió asimismo en las negociaciones regionales, fue llevando paulatinamente a la conclusión de que debía solicitarse la extensión.

**10. Por qué esperó el Gobierno hasta el 28 de diciembre de 1999 para notificar su petición de prórroga?**

El Gobierno Argentino presentó su solicitud de extensión dentro de los plazos reglamentarios previstos en el Acuerdo sobre Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio.

**11. ¿Por qué solicitó el Gobierno una prórroga de siete años, hasta el 31 de diciembre de 2006? ¿Cómo llegó el Gobierno a la conclusión de que se necesitaba ese período de prórroga?**

Tal como se señala en la presentación realizada en la solicitud de prórroga, el Gobierno Argentino fue introduciendo paulatinamente una apertura de las importaciones, a través de los sucesivos decretos, para ir graduando la exposición de la industria a la competencia internacional.

Las crisis mencionadas en la presentación produjeron un retraso en la evolución de la industria, que llevó la producción a los niveles de 1995. Argentina ha estimado que el tiempo solicitado le permitiría recuperarse y afianzar definitivamente una estructura industrial.

Asimismo, el período de 7 años coincide con el plazo que Argentina está solicitando como término para el período de transición, en la negociación de la Política Automotriz Común del MERCOSUR. En ese plazo, se establecerá una plataforma productiva automotriz de carácter regional, perfeccionándose un proceso de especialización productiva que permitirá consolidar un nivel de producción con escala adecuada.

**12. Cuándo estaría el Gobierno dispuesto a distribuir información sobre el proceso nacional que llevó a la supresión de las MIC, tanto desde el punto de vista legislativo como desde el punto de vista de la política industrial?**

La respuesta a este punto tiene vinculación con los términos en que finalmente se defina la PAC en el ámbito del MERCOSUR. En cuanto las negociaciones hayan concluido, Argentina se encontraría en condiciones de preparar el cronograma de eliminación correspondiente y el contenido de las medidas.

**13. Entendemos que los integrantes del MERCOSUR han iniciado negociaciones para establecer una política automotriz común.**

**a) Sírvanse describir en detalle la situación de estas negociaciones y las principales características del régimen que se prevé resulte de ellas.**

Las negociaciones automotrices en el MERCOSUR comprenden algunos elementos que deberían tener vigencia permanente, como el arancel externo común, los requisitos de origen para el comercio preferencial, condiciones generales como la inexistencia de restricciones cuantitativas, los reglamentos técnicos de seguridad vehicular y medio ambiente que deberán cumplir los vehículos; una política respecto del comercio de vehículos usados, etc.

Se están negociando asimismo las condiciones para el período transitorio hasta la vigencia plena de la PAC. Este período transitorio comprenderá un esquema de comercio administrado entre Brasil y Argentina, algunos esquemas de convergencia en los aranceles extrarregionales, un nivel de contenido de partes locales y algunas condiciones preferentes para los países de menor desarrollo.

Los puntos centrales que aún se encuentran en discusión son: el ámbito de la negociación del período de transición (el plazo total que tendrá el mismo), el porcentaje de contenido local que deberán tener los vehículos y conjuntos y algunos aspectos de la administración del comercio intrazona. Estos puntos se mencionan únicamente por ser los relevantes en la discusión, debiendo destacarse que la misma se ha planteado como un "single undertaking".

**b) ¿Para cuándo está razonablemente prevista la conclusión de estas negociaciones?**

En la última reunión entre Argentina y Brasil se extendió hasta el 1° de mayo el período de negociación de la transición. Ambos gobiernos esperan que para esa fecha podría estar concluido el acuerdo.

**c) ¿Qué vínculo hay entre la postergación de la conclusión de las negociaciones y la solicitud de prórroga de las MIC?**

El análisis de esta pregunta, tanto como su respuesta, deber ser analizado en conjunto con la respuesta a la pregunta 13 e). El mantenimiento de las MIC por parte de Argentina y la negociación de la PAC en el MERCOSUR tienen una influencia recíproca, bastante compleja. La crisis internacional, la devaluación de Brasil y la caída del mercado interno, tanto en Brasil como en Argentina, introdujeron elementos de fuerte complicación en las negociaciones, hasta el punto en que el acuerdo no pudo ser concluido a fines de 1999, como se había previsto.

La culminación de las negociaciones en término, en particular las referidas a las condiciones del período transitorio, hubiera proporcionado a Argentina un marco más claro frente a su situación en cuanto a las medidas MIC notificadas.

Es importante consignar asimismo que la distorsión que introdujeron las situaciones indicadas, no afecta sólo el proceso mismo de la negociación; sino que influye negativamente en la constitución de una industria de base MERCOSUR, basado en un esquema de especialización con ganancia de escala, que resulta básico para la consolidación de la industria argentina.

Sin embargo, como se ha señalado en la solicitud de extensión, éste no ha sido el único elemento considerado en el análisis. La sobrecapacidad instalada a nivel mundial, las devaluaciones en países asiáticos y la presión que ello podría ejercer sobre la elevación de las importaciones, la necesidad de recuperar el nivel del mercado interno, han sido también factores relevantes.

**d) ¿Qué ocurre si las negociaciones se concluyen en breve? ¿Influiría esto en la necesidad de la prórroga en cuestión o en su duración?**

Es posible que haya variaciones, pero ello no puede afirmarse en este momento, porque depende del desarrollo de las negociaciones en curso.

**e) ¿Qué ocurre si no se concede la prórroga? ¿Influiría esto en las negociaciones con los demás integrantes del MERCOSUR?**

El hecho de que las negociaciones para la aprobación de la Política Automotriz Común del MERCOSUR no estén aún concluidas y que, al mismo tiempo, el proceso de solicitud de extensión de las MIC notificadas por la Argentina también esté pendiente de resolución, conforman en conjunto una situación en que ambos elementos ejercen una influencia recíproca.

En la medida en que la negociación está en curso, es indudable que el resultado de la extensión de las MIC influenciará su evolución, porque la propia negociación comprende múltiples elementos.

La extensión de las MIC permitiría a Argentina un mejor posicionamiento para enfrentar el período transitorio, hasta la plena vigencia del PAC. No debe olvidarse de que el régimen notificado es el único elemento con que cuenta la Argentina para apoyar la industria durante el período de transición.

Por otra parte, también debe reconocerse que, de alcanzarse un acuerdo equilibrado en el MERCOSUR, es posible que Argentina tuviera posibilidades de modificar las condiciones de su solicitud de extensión con miras a una mayor flexibilización.

**f) ¿En qué medida cuenta actualmente la Argentina como "contenido nacional" las importaciones de otros países del MERCOSUR? ¿Cómo evolucionarán estas cuestiones en los próximos años?**

En la actualidad, las partes provenientes de otros países del MERCOSUR se contabilizan en el contenido regional. Las originarias de Uruguay y Paraguay linealmente. Las originarias de Brasil se cuentan en el contenido regional cuando han sido compensadas con exportaciones.

En el período de transición hacia la PAC, las partes de los demás socios se contabilizaran en el contenido regional pero existirá un porcentaje del mismo que será local.

Datos solicitados:

- las importaciones y las exportaciones por países (desglosando las importaciones de fuera del MERCOSUR a tipos favorables y las importaciones de fuera del MERCOSUR a un tipo NMF);
- la IED por país de origen.

Exportaciones de vehículos por país. Año 1998 (en dólares EE.UU.)

<b>País</b>	<b>Monto</b>	<b>Participación</b>
Brasil	2,330,808,209	92,31 %
Uruguay	54,086,662	2,14 %
Chile	41,723,633	1,65 %
Italia	32,408,200	1,28 %
Polonia	20,082,130	0,80 %
EE.UU	18,246,700	0,72 %
Paraguay	12,925,935	0,51 %
Francia	5,526,829	0,22 %
Perú	3,285,923	0,13 %
Bolivia	2,338,101	0,09 %
Venezuela	1,202,183	0,05 %
Otros	2,269,803	0,09 %
<b>Total General</b>	<b>2,524,904,308</b>	

Fuente: Dirección Nacional de Industria en base a datos de INDEC



Exportaciones de autopartes por país. Año 1998 (en dólares EE.UU.)

<b>País</b>	<b>Monto</b>	<b>Participación</b>
Brasil	643,014,177	55,95 %
EE.UU	135,787,645	11,81 %
México	73,502,773	6,40 %
Uruguay	64,206,937	5,59 %
Francia	37,386,540	3,25 %
Chile	25,319,906	2,20 %
Paraguay	21,270,143	1,85 %
Alemania (Federal)	18,188,547	1,58 %
Venezuela	17,802,596	1,55 %
España	16,246,073	1,41 %
Otros	96,600,194	8,40 %
<b>Total General</b>	<b>1,149,325,531</b>	

Importaciones de autopartes por país. Año 1998 (en dólares EE.UU.)

<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>		
<b>País</b>	<b>Monto</b>	<b>Participación</b>
Brasil	1.270.191.394	30,6 %
EE.UU	558.936.327	13,5 %
Francia	526.084.093	12,7 %
Alemania (Federal)	339.318.194	8,2 %
Japón	271.365.389	6,5 %
España	223.997.159	5,4 %
Indet. de Europa	179.966.133	4,3 %
Italia	144.309.456	3,5 %
Reino Unido	116.346.244	2,8 %
Chile	59.759.771	1,4 %
Uruguay	57.805.244	1,4 %
Corea Republicana	57.043.155	1,4 %
China	46.500.325	1,1 %
México	42.802.706	1,0 %
Otros	255.166.515	6,1 %
<b>Total General</b>	<b>4.149.592.105</b>	

Fuente: Dirección Nacional de Industria en base a datos de INDEC

Importaciones de vehículos por país. Año 1998 (en dólares EE.UU.)

<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>		
<b>País</b>	<b>Monto</b>	<b>Participación</b>
Brasil	1.325.791.294	46,8 %
Japón	244.879.470	8,6 %
Francia	228.907.476	8,1 %
Italia	156.792.872	5,5 %
Reino Unido	156.302.621	5,5 %
Alemania (Federal)	145.664.855	5,1 %
España	115.824.487	4,1 %
EE.UU	97.465.659	3,4 %
Corea Republicana	84.145.643	3,0 %
Uruguay	82.929.433	2,9 %
México	60.428.800	2,1 %
Bélgica	37.365.162	1,3 %
Chile	26.070.404	0,9 %
Austria	20.730.780	0,7 %
Otros	49.978.071	1,8 %
<b>Total</b>	<b>2.833.277.027</b>	

Fuente: Dirección Nacional de Industria en base a datos de INDEC

Importaciones de autopartes por país. Año 1998 (en dólares EE.UU.)

<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>		
<b>País</b>	<b>Monto</b>	<b>Participación</b>
Brasil	1.270.191.394	30,6 %
EE.UU	558.936.327	13,5 %
Francia	526.084.093	12,7 %
Alemania (Federal)	339.318.194	8,2 %
Japón	271.365.389	6,5 %
España	223.997.159	5,4 %
Indet. de Europa	179.966.133	4,3 %
Italia	144.309.456	3,5 %
Reino Unido	116.346.244	2,8 %
Chile	59.759.771	1,4 %
Uruguay	57.805.244	1,4 %
Corea Republicana	57.043.155	1,4 %
China	46.500.325	1,1 %
México	42.802.706	1,0 %
Otros	255.166.515	6,1 %
<b>Total General</b>	<b>4.149.592.105</b>	

Fuente: Dirección Nacional de Industria en base a datos de INDEC