

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/166

9 de noviembre de 1999

(99-4839)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: inglés

## PETICIÓN DE FILIPINAS DE CONFORMIDAD CON EL PÁRRAFO 3 DEL ARTÍCULO 5 DEL ACUERDO SOBRE LAS MEDIDAS EN MATERIA DE INVERSIONES RELACIONADAS CON EL COMERCIO

### RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR ESCRITO POR LOS ESTADOS UNIDOS

#### Medidas

1. **Sírvanse describir detalladamente las medidas a que hace referencia la petición del Gobierno de Filipinas. ¿Podría éste dar a tal respecto más detalles que los suministrados en anteriores comunicaciones? Por ejemplo:**

a) **¿Qué prescripciones existen en materia de contenido nacional? ¿Qué porcentaje se requiere en materia de contenido nacional? ¿Qué tipo de productos nacionales entran en esas prescripciones (¿todos? ¿alguna pieza concreta y otras no?, etc.)**

Más adelante se describen las medidas que guardan relación con la petición por parte de Filipinas de una prórroga del período de transición, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC:

Los diversos niveles de prescripciones en materia de contenido nacional correspondientes a las directrices existentes (Memorando Presidencial N° 346, en vigor desde el 26 de febrero de 1996) son los siguientes:

<u>Automóviles para el transporte de pasajeros</u>	<u>Vehículos comerciales</u>	<u>Motocicletas</u>
Categoría I (<1.200 cc) y II (->1.200 cc-2.190 cc - 40%)	Categoría I y II (peso bruto hasta 3 toneladas) - 45%	Categoría A (de dos ruedas) - 45%
Categoría III (>2.190 cc) - no hay prescripciones en materia de contenido nacional	Categoría III (peso bruto >3 t-6 t) - 21,90%	Categoría B (de tres ruedas) - 35%
	Categoría IV (peso bruto >6 t-18 t, Camiones y autobuses 13,53% - 22,24%	

b) **¿A quién se aplican estas medidas? ¿Alguna entidad (de propiedad nacional o extranjera) está exenta de las mismas? ¿A qué productores nacionales y extranjeros afectan estas medidas?**

Estas medidas se aplican a todos los participantes, extranjeros o nacionales, en el Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles que están inscritos ante la Junta de Inversiones (BOI).

- c) **¿Cuál es la diferencia entre los distintos programas (CDP, CVDP, MDP)? ¿Qué se entiende por "participante" en uno o más de estos programas? ¿Puede una empresa optar por no ser participante? [Véase también la próxima pregunta.]**

El Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles de Pasajeros (CDP), el Programa de Desarrollo de la Industria de Vehículos Comerciales (CVDP) y el Programa de Desarrollo de la Industria de Motocicletas (MDP) se incluyen dentro del programa general (a partir de 1998) denominado Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles (MVDP). Los participantes en estos programas son empresas de montaje de vehículos automóviles que se inscriben ante la BOI para aprovechar los incentivos que ofrece el programa, los cuales consisten principalmente en bajos aranceles. Una empresa puede optar por no inscribirse como participante, pero en tal caso no gozará del incentivo arancelario. Un participante podrá pertenecer a uno o más de estos programas si, por ejemplo, produce, no solamente automóviles para el transporte de pasajeros, sino también vehículos comerciales.

- d) **¿Estas medidas son obligatorias o están vinculadas a una ventaja? Si se trata del segundo caso, ¿en qué consiste la ventaja? [Véase también la pregunta 3.]**

Estas medidas son prescripciones que se deben cumplir para gozar de los incentivos. Más adelante, en el apartado 20 c) figuran los tipos arancelarios.

- e) **¿Qué medidas existen para lograr un equilibrio en materia de divisas? ¿Qué porcentaje de equilibrio se requiere en materia de divisas?**

También, se exige de los participantes que obtengan divisas para financiar sus importaciones de conjuntos completamente desarmados (CKD). Los diversos niveles de prescripciones en materia de divisas (como porcentaje del valor de los CKD importados) con arreglo a las directrices existentes son los siguientes:

<u>Automóviles para el transporte de pasajeros</u>	<u>Vehículos comerciales</u>	<u>Motocicletas</u>
Categoría I - 15%	Categoría I y II - 15%	Categoría A y B - 15%
II - 50%	III y IV - 5%	
III - 75%		

- f) **¿A quién se aplican estas medidas de equilibrio en materia de divisas? ¿Están exentas de las mismas algunas entidades (de propiedad nacional o extranjera)? ¿A qué productores afectan estas medidas?**

Al igual que las disposiciones sobre contenido nacional, las disposiciones sobre divisas se aplican a los participantes.

- g) **En el caso del equilibrio en materia de divisas, ¿cuál es la diferencia entre los distintos programas? (CDP, CVDP, MDP). ¿Qué se entiende por "participante" en uno o más de estos programas? ¿Puede una empresa optar por no ser participante? [Véase también la próxima pregunta.]**

Los participantes en las prescripciones en materia de divisas son las empresas de montaje de automóviles, vehículos comerciales y motocicletas.

- h) **Las medidas destinadas a lograr un equilibrio en materia de divisas, ¿son obligatorias o están vinculadas a una ventaja? Si se trata del segundo caso, ¿en qué consiste la ventaja? [Véase también la pregunta 3.]**

Como se menciona en el apartado c) anterior, la ventaja es el incentivo arancelario.

**2. ¿Cómo han evolucionado las medidas a lo largo del tiempo?**

- a) **¿Cuáles eran las restricciones al 1º de enero de 1995? ¿Se han producido cambios desde entonces? ¿Cuáles?**

Al 1º de enero de 1995 existían las siguientes restricciones:

- las prescripciones en materia de contenido nacional y de divisas descritas en el punto N° 1 anterior;
- las restricciones a las importaciones de unidades totalmente montadas (CBU) y de conjuntos semidesarmados (SKD) y conjuntos completamente desarmados (CKD) que no se producen en el país;
- cada participante sólo puede fabricar tres modelos y tres variantes de cada modelo.

- b) **¿Han aumentado estas medidas la proporción o el porcentaje de contenido nacional y/o los porcentajes de nivelación del comercio desde el 1/1/95?**

No, las medidas relativas a las prescripciones en materia de contenido nacional y divisas en vigor el 1º de enero de 1995 no han cambiado. Además, cabe precisar que la liberalización ya había comenzado en 1990. Por ejemplo: se crearon nuevas categorías en el programa, como el "coche del pueblo" o de lujo (Memorando Presidencial N° 286-1990 y Memorando Presidencial N° 68-1992). Con la creación de estas nuevas categorías, otros participantes entraron a formar parte de la industria del automóvil. Por otra parte, en 1990 se suprimieron las restricciones a la importación de algunas partes de automóviles. En 1993 se liberalizó la importación de CBU enteramente nuevas con una cilindrada del motor de 2.800-3.100 cc, lo que supuso una apertura significativa del mercado nacional (Memorando Presidencial N° 134-93); y en octubre de 1995 se autorizó la importación de CBU enteramente nuevas sin restricciones en materia de cilindrada del motor.

En febrero de 1996, en virtud del Memorando Presidencial N° 346, se redujeron los aranceles aplicados a todas las líneas de CKD, del 20 al 3 por ciento. Los aranceles aplicados a las CBU se mantuvieron al 40 por ciento. Sin embargo, en 1998, se ajustaron los aranceles aplicados a los CKD de vehículos para el transporte de pasajeros al 10 por ciento con el fin de resolver los problemas causados por el bajo arancel del 3 por ciento aplicado a los fabricantes de piezas y componentes intermedios.

Por último, cabe destacar que el Memorando Presidencial N° 346 también preveía la completa eliminación de las prescripciones en materia de contenido nacional y divisas antes del 1º de enero de 2000.

- c) **¿Se ha producido algún tipo de incompatibilidad de las actuales medidas con las condiciones del Acuerdo desde el 1/1/95?**

Como no ha habido una intensificación de las MIC en cuestión desde el 1º de enero de 1995, no existe por consiguiente incompatibilidad con las condiciones del Acuerdo sobre las MIC, sino más bien al contrario: la respuesta a la pregunta 2 b) anterior revela que se están poniendo en práctica

medidas de ajuste que facilitarán la eliminación gradual de las MIC a más tardar el 1º de enero de 2000.

**3. Dado que la notificación del Gobierno de Filipinas sobre las MIC implica que la participación en el programa es voluntaria, damos por supuesto que confiere a los participantes determinadas ventajas.**

**a) Sírvanse describir los beneficios que reciben los participantes en los distintos programas. En otras palabras, ¿qué fórmulas se utilizan para decidir sobre el alcance de los beneficios?**

Como se mencionó anteriormente, los beneficios que reciben los participantes en los programas consisten principalmente en incentivos arancelarios. Una vez inscritos en el programa ante la Junta de Inversiones, los participantes están autorizados a importar a los niveles arancelarios descritos en el punto N° 2 b) anterior.

**b) ¿Cuál es el valor total de tales beneficios?**

Por ahora no existe una estimación del valor total de tales beneficios. Se facilitará más adelante.

**c) ¿Alguna de las entidades o personas jurídicas que han invertido en el sector del automóvil o importado productos para el mercado del automóvil de Filipinas han optado por no participar en los programas de las MIC?**

Ninguna de las entidades ni de las personas jurídicas que han invertido en el sector del automóvil ha optado por no participar en el programa.

**4. El organismo de ejecución citado en la notificación del Gobierno de Filipinas sobre las MIC es la Junta de Inversiones/Departamento de Comercio e Industria. ¿Sigue siendo exacto este dato?**

**a) ¿Qué responsabilidades tienen por lo general esta Junta y este Departamento?**

La Junta de Inversiones (BOI), en su calidad de organismo del Departamento del Comercio e Industria (DTI) es el organismo de ejecución del MVDP. En general, la BOI es el principal organismo encargado de la promoción de las inversiones y de la planificación del sector de la industria (planes de desarrollo del sector). Asimismo, la BOI determina en qué sectores se deben realizar las mayores inversiones para estimular el desarrollo y el crecimiento económicos.

**b) ¿Cuáles son sus responsabilidades con respecto a las MIC y al sector del automóvil?**

Con respecto al MVDP, la BOI vela por que los participantes cumplan las disposiciones que rigen la aplicación del Memorando Presidencial N° 346.

**c) ¿Existe algún otro organismo del Gobierno de Filipinas u otra entidad o persona con responsabilidad para aplicar o supervisar las medidas mencionadas en la pregunta 1?**

En cuestiones relativas a aranceles, la BOI coordina la acción con otros organismos (ejemplo: la Comisión Arancelaria, el Servicio Nacional de Economía y Desarrollo, el Departamento de Hacienda).

Fundamento para la petición de prórroga

**5. En la declaración del Gobierno de Filipinas al Consejo del Comercio de Mercancías se afirma que la crisis financiera de Asia es el principal factor que ha condicionado su decisión para solicitar una prórroga y que la crisis ha reducido considerablemente la demanda nacional de Filipinas. ¿Cómo se determinó el período de cinco años? ¿Qué datos empíricos se examinaron para determinar que se necesitaban otros cinco años para garantizar la recuperación de la industria del Gobierno de Filipinas?**

La opinión del Gobierno de Filipinas, sustentada por estimaciones del sector privado, es que la eliminación de las MIC en cuestión antes del 1º de enero de 2000 habría sido viable si el mercado no se hubiera contraído considerablemente en relación con su base en 1996. Según estimaciones empresariales, se calcula que las ventas de 162.000 unidades de vehículos para el transporte de pasajeros y de vehículos comerciales alcanzadas en 1996 (lo que en aquel momento significó un 90 por ciento de utilización de la capacidad), habrían podido aumentar como mínimo otro 15 por ciento al año si se hubiera cumplido el requisito previo para la eliminación de las MIC en cuestión. Si el mercado actual creciera un 15 por ciento anual, el objetivo de la venta de 162.000 unidades sólo se alcanzaría en 10 años. Si la prórroga fuera de 5 años, el mercado tendría que crecer un 30 por ciento. Históricamente, entre 1990 y 1996, el mercado aumentó en un 20 por ciento.

**6. En cuanto a las cifras de empleo, observamos que en la declaración del Gobierno de Filipinas al Consejo General se indica que el número total de trabajadores despedidos por causa de la crisis se eleva a 4.754 (tan sólo en el sector de las piezas) y que, según algunas estimaciones, a principios del próximo año se despedirá a otros 10.000.**

**a) ¿Esta cifra de 4.754 incluye solamente a los trabajadores que siguen desempleados o algunos de ellos han recuperado un puesto en el sector o en alguna otra actividad económica?**

Sería difícil suponer que los 4.524 empleados despedidos encontraron posteriormente un puesto de trabajo en otro sitio. Cabe señalar que en otras industrias también se produjo un número importante de despidos/supresión de puestos de trabajo como resultado de la crisis. En abril de 1999, había en toda la nación 3,952 millones de filipinos desempleados (una tasa de desempleo del 11,8 por ciento); en la región metropolitana de Manila, donde se encuentra la mayoría de los servicios e instalaciones, la tasa de desempleo es del 18,3 por ciento.

**b) En lo que se refiere a las futuras pérdidas de empleo en este sector concreto, ¿cómo se llegó a la estimación de otros 10.000 trabajadores?**

Se determinó que otros 10.000 trabajadores podían quedar desplazados calculando un 25 por ciento de los 40.000 empleados que aún siguen en su puesto de trabajo y que se ven obligados a cumplir jornadas laborales escalonadas u horarios semanales más breves como resultado de la persistencia de los efectos de la crisis de 1997-1998. Dado que las estimaciones acerca de las ventas y la producción de 1999 son aún más bajas que las de 1998, y que la utilización de la capacidad permanece en un 40 por ciento, será necesaria una rápida (y casi radical) recuperación de la economía para mantener a esos 40.000 trabajadores restantes. (Esta cuestión se analiza más adelante en el N° 13 b).)

**c) ¿Se han hecho otras estimaciones similares para determinar si esta tendencia continuará?**

No, no existe ninguna otra estimación que corrobore los cálculos del propio sector del automóvil.

- d) **¿Cuáles han sido las tendencias del empleo total en Filipinas en los últimos 12 meses? (es decir, ¿ha disminuido o aumentado la tasa de desempleo? y, en tal caso, ¿en qué porcentajes?)**

En los últimos 12 meses la tasa de desempleo ha permanecido estable (es decir, alrededor del 12-13 por ciento) pero el subempleo, por lo menos al 23 por ciento, permanece muy alto.

7. **Sírvanse describir en detalle la industria nacional de piezas y componentes. ¿Qué esfuerzos ha hecho esta industria para modernizarse o para ser más competitiva internacionalmente en los últimos cinco años?**

El sector filipino de fabricación de piezas está compuesto por 256 empresas que fabrican diversas piezas y componentes hechos de metal, plástico, caucho y materiales compuestos para los mercados de manufacturas de equipo original (OEM) y de piezas de repuesto. A finales de 1997, la industria de partes y piezas sueltas había hecho las siguientes contribuciones: inversiones acumulativas por un valor aproximado de 25.580 millones de pesos, puestos para 44.715 trabajadores y exportaciones por valor de 934 millones de dólares EE.UU. El Japón seguía siendo el principal mercado para las partes y componentes de automóviles hechos en Filipinas, con una parte del 40 por ciento del mercado total, seguido de los Estados Unidos con una parte del 26 por ciento y Alemania con un 15 por ciento. En el punto N° 18 *infra* figuran detalles sobre las exportaciones de partes y componentes de automóviles.

En los últimos cinco años, la industria ha experimentado un proceso de modernización y expansión, y participado en proyectos del Programa de Cooperación Industrial de la ASEAN (AICO) para aumentar su parte de mercado y lograr economías de escala a fin de ser más competitiva.

8. **¿Qué medidas habían tomado la industria pertinente y el Gobierno de Filipinas antes de la crisis financiera de Asia para comenzar la transición a un sistema que no dependa de las MIC?**

- a) **¿Qué tipo de ajustes en materia de liberalización se han completado y cuáles no se han completado?**

La respuesta a esta pregunta figura ya en el punto N° 2 anterior.

- b) **¿En qué momento decidió el Gobierno de Filipinas interrumpir el proceso destinado a alcanzar la compatibilidad con el Acuerdo sobre las MIC (o todavía continúa ese proceso)?**

El Gobierno filipino sólo decidió pedir la prórroga de las MIC en octubre de 1999, después de haber determinado que la industria no se recuperaría de los efectos de la crisis ni sería capaz de adaptarse a un entorno sin MIC con trastornos sociales y financieros mínimos. Además, el proceso de recuperación económica era lento, y la actual recuperación se atribuye más al crecimiento agrícola que al industrial.

- c) **¿Qué proceso se seguirá para modificar las prescripciones en materia de contenido nacional (es decir, modificaciones administrativas, modificaciones legislativas)?**

Véase el punto 8 d) más adelante.

- d) **¿Cuánto tiempo se necesitará para efectuar estas modificaciones?**

Las prescripciones en materia de contenido nacional y toda disposición de las directrices para aplicar el MVDP podrán ser modificadas o derogadas por el Presidente en virtud de un Memorando

Presidencial, previa consulta con las partes interesadas y sin necesidad de que el Congreso adopte medidas legislativas.

**9. En el párrafo 3 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC se exige al Consejo del Comercio de Mercancías que concluya que un solicitante de prórroga ha demostrado que tropieza con "particulares dificultades" para la aplicación del Acuerdo.**

**a) ¿De qué manera considera el Gobierno de Filipinas que las dificultades que ha descrito se ajustan a este requisito?**

En opinión de Filipinas, la contracción masiva de la base del mercado como consecuencia de la crisis, resultante en los volúmenes actuales, reducidos casi a la cuarta parte de lo que eran en 1996, sumado a perspectivas inciertas para los próximos años que tendrán consecuencias sociales y financieras incalculables, cumplen de manera adecuada y apropiada el concepto de "particulares dificultades".

**b) ¿Qué diferencia estas dificultades de la situación de otros Miembros?**

Es preciso recordar que Filipinas hizo frente a una serie de dificultades singulares resultantes de una cadena de acontecimientos y catástrofes, entre los que se contó en la primera mitad del decenio de los ochenta una inestabilidad política, que también resultó en una crisis cambiaria. Paralelamente, hubo siete intentos de golpes de Estado a finales del decenio de los ochenta, una crisis energética paralizante a principios de los noventa, y catástrofes naturales como terremotos destructivos, tifones, el fenómeno del Niño y la erupción de un volcán dormido desde hacía largo tiempo. La crisis financiera de Asia exacerbó aún más la situación. Todo ello supuso una enorme merma de los recursos de las industrias filipinas en general y del sector del automóvil en particular.

No obstante, también consideramos que no se deben entender las "particulares dificultades" como un indicativo para comparar las situaciones de los distintos Miembros, sino que se trata simplemente de un mandato para considerar *per se* las particulares dificultades con las que tropieza un Miembro.

**11(sic). El Consejo también tendrá que tener en cuenta las necesidades individuales del Miembro de que se trate en materia de desarrollo, finanzas y comercio. ¿Existe algún elemento particular que el Gobierno de Filipinas desearía que se tome en cuenta con respecto a estos factores? Sírvanse describir y analizar esos factores.**

La respuesta a esta pregunta se aborda parcialmente en el N° 9 *supra*. Sin embargo, cabe insistir en que Filipinas intentó cumplir con las MIC de forma oportuna. Cuando resultó obvio que ese cumplimiento también entrañaría grandes trastornos sociales y financieros, Filipinas se vio obligada a recurrir a la flexibilidad prevista en el párrafo 3 del artículo 5. Consideramos que esta disposición del Acuerdo sobre las MIC constituye precisamente un reconocimiento *a priori* de que los países en desarrollo tienen necesidades en materia de desarrollo, finanzas y comercio, necesidades que se deben tomar en cuenta plenamente.

**12. ¿Qué tipo de esfuerzos se hicieron con objeto de preparar a la industria correspondiente a la supresión de las MIC antes del 1° de enero de 2000? Concretamente:**

**a) ¿Celebró debates el Gobierno de Filipinas con el sector privado y con organizaciones de trabajadores en ese momento e incluso mucho antes de la conclusión de la Ronda Uruguay para informarles de que se iban a suprimir esas políticas en el 2000?**

La respuesta a la pregunta sobre los esfuerzos hechos con objeto de preparar la industria del automóvil para la supresión de las MIC antes del 1º de enero de 2000 figura en el punto N° 2 b) anterior.

Asimismo, cabe señalar que cuando se celebraron las deliberaciones para la ratificación de los resultados de la Ronda Uruguay en el Senado de Filipinas en 1994, la industria del automóvil declaró públicamente su apoyo a la pronta ratificación del Tratado sobre la OMC.

**b) ¿Qué tipo de proceso de consulta se ha llevado a cabo a escala nacional en los últimos cinco años con respecto a las MIC?**

También se consulta a la industria del automóvil, como parte interesada importante, sobre cuestiones de política industrial a través de mecanismos establecidos, como fue el caso en la formulación del Memorando Presidencial N° 346 de 1996, que preveía, entre otras cosas, la eliminación progresiva de las MIC antes del 1º de enero de 2000.

**c) ¿Qué medidas legislativas y administrativas se han explotado y por qué oficinas y qué funcionarios? ¿Con qué industria y con qué grupos de trabajo?**

Véase la respuesta anterior.

**d) ¿Se ha presentado para su examen algún proyecto legislativo o administrativo en los últimos cinco años?**

Ninguno.

**e) ¿Qué planes existen para adaptarse a la eliminación de las MIC en caso de que no haya una garantía de la concesión de una prórroga por parte del Consejo?**

En caso de que el Consejo decida no conceder a Filipinas la prórroga que solicita ese país tendrá que determinar medidas de política adecuadas y compatibles con las disposiciones de la OMC para impedir los trastornos sociales y financieros que supondría un entorno sin MIC para el sector del automóvil.

**13. Otro factor clave al que se debe prestar especial atención es el empleo:**

**a) ¿Cuál es el fundamento para asumir que las políticas relacionadas con las MIC han creado puestos de trabajo desde 1995?**

Las MIC en cuestión han contribuido significativamente al crecimiento del sector de las piezas y componentes de automóviles. Estas medidas han contribuido a un valioso propósito y siguen haciéndolo. Sirvieron para fomentar la exportación de piezas de las fábricas de CKD y la implantación de proveedores de manufacturas de equipo original (OEM) en Filipinas. También favorecieron el crecimiento de las compañías nacionales.

Todo esto se tradujo en la generación de empleo, que alcanzó su punto máximo en 1996 con las siguientes cifras:



**Nº de empleados**

Fabricantes de piezas	44.715
Motocicletas	2.050
Vehículos de 4 ruedas	11.403

**b) ¿Cuál es el fundamento para asumir que se crearán o salvarán puestos de trabajo mediante la continuación de la política relacionada con las MIC a partir del 1º de enero de 2000?**

Se salvarán puestos de trabajo con la continuación de las MIC a partir del 1º de enero de 2000 porque ya no tendrá sentido la preocupación relativa a las pérdidas de trabajo, es decir, los trastornos sociales y financieros previstos, si desaparecen las MIC. En 1997, la industria filipina de fabricación de piezas empleaba a 44.715 trabajadores. La crisis financiera de Asia, que comenzó en julio de 1997, se había traducido ya en el despido de 4.524 trabajadores. Algunos de los 40.000 trabajadores que continuaban en sus puestos estaban obligados además a cumplir jornadas laborales escalonadas y más breves. 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, sigue padeciendo los efectos desfavorables de la crisis, y se prevé que experimentará otra reducción, de un 10-12 por ciento en 1999. Se prevé que la contracción continua del volumen de ventas de vehículos, junto con la supresión de las MIC, tengan como consecuencia la supresión de un 25 por ciento de los 40.000 puestos de trabajo restantes en el sector de las piezas, es decir, 10.000 trabajadores. El desplazamiento masivo se producirá principalmente entre los fabricantes de piezas que ya cumplen jornadas laborales escalonadas.

Además, el desplazamiento estimado de 10.000 trabajadores tendrá más amplias repercusiones sociales negativas para la economía filipina:

- 60.000 filipinos (dado que el tamaño medio de una familia filipina es de seis personas) vivirán por debajo del umbral de la pobreza;
- 40.000 niños engrosarán las listas de los jóvenes no escolarizados por falta de recursos para financiar sus estudios.

En pocas palabras, se agravará la incidencia de la pobreza. Y esto sólo servirá para acentuar el círculo vicioso que desafortunadamente se produce en muchos países en desarrollo como Filipinas: dado que los vehículos automóviles no constituyen una necesidad básica, al menos en el entorno filipino, la persistente debilidad de la demanda redundará en una disminución de la producción y en la pérdida de puestos de trabajo para este sector, lo que a su vez contribuirá a que disminuya la demanda y a que se produzcan nuevos recortes en la producción.

**c) ¿Qué entidad, organismo o personas analizaron las estimaciones de las pérdidas y adquisiciones de puestos de trabajo que se han producido y, presumiblemente, se seguirán produciendo como consecuencia de la aplicación de las políticas relacionadas con las MIC?**

El Departamento de Trabajo y Empleo es la entidad estatal que se encarga de la gestión de las pérdidas y adquisiciones de puestos de trabajo en el sector laboral en general.

- d) **¿Cuál era el empleo total en la industria antes de la aplicación de la política de las MIC y cuál es después y durante la política?**

No sería posible comparar el empleo en la industria del automóvil, antes, durante y después de las MIC porque la industria del automóvil en Filipinas se basaba en las MIC a principios de los setenta, siguiendo el modelo industrial de los demás países de la región.

- e) **¿Cuál es el fundamento para creer o asumir que la política de las MIC realmente creó puestos de trabajo que no existirían de no ser por ella?**

No se trata tanto de una cuestión de creer o asumir que la política de las MIC ha creado puestos de trabajo, sino más bien de una situación en la cual, ante la perspectiva de un mercado sumamente contraído, es necesario garantizar la preservación del mercado para quienes participan actualmente en él hasta que haya avanzado considerablemente el proceso de recuperación, lo que preparará el camino para que la eliminación gradual de las MIC sea menos dolorosa y sus efectos sociales sean más controlables.

**14. Con respecto a las necesidades en materia de "desarrollo, finanzas y comercio" a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 5:**

- a) **¿De qué manera forma parte el mantenimiento de las MIC relacionadas con los automóviles de las necesidades y los planes de desarrollo de Filipinas?**

El Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles forma parte del programa general de desarrollo de Filipinas. Como se mencionó anteriormente, el mantenimiento de las MIC relacionadas con los automóviles en la etapa actual y para el período solicitado es esencial para la propia supervivencia del programa.

- b) **¿Durante cuánto tiempo han formado parte de las necesidades y los planes de desarrollo las mencionadas MIC?**

Esas MIC han formado parte de esos planes desde principios de los setenta. (Véase la cuestión relacionada que figura en el N° 13 d) anterior.)

- c) **¿Cómo se puede determinar que estas mismas políticas de desarrollo no se seguirán usando y necesitando después de un período de cinco años? ¿Por qué cabría prever que esta política será diferente dentro de uno, dos, cinco o diez años?**

Se debe distinguir entre el Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles y el mantenimiento en sí de las MIC relacionadas con los automóviles. La continuación del Programa forma parte de una política de desarrollo general, y se prevé que el Programa como tal continuará con igual fuerza en el futuro. No obstante, en la actualidad, Filipinas no está en condiciones de determinar si en el futuro seguirá siendo necesario aplicar las MIC relacionadas con los automóviles para garantizar la supervivencia del Programa. En este sentido, Filipinas sólo puede reconocer que además necesitaría el consentimiento de los Miembros para poder aplicar las MIC relacionadas con los automóviles más allá del período prolongado que se le podría autorizar actualmente.

- d) **¿Se consideró en las anteriores respuestas que las políticas de desarrollo formaban parte de las necesidades y los planes de desarrollo del Gobierno de Filipinas antes de la Ronda Uruguay?**

Sí.

- e) **¿Qué necesidades financieras del Gobierno de Filipinas se relacionan con el mantenimiento de las MIC?**

Las necesidades financieras pertinentes de Filipinas se deben entender en un contexto de depresión de la industria. Aunque existen otras preocupaciones, la más inmediata es la repercusión de la crisis de la industria en la ya mermada capacidad del Gobierno para proporcionar redes adecuadas de seguridad social a los más de 4.000 trabajadores despedidos, y la posibilidad del despido de, como mínimo otros 10.000 trabajadores, con los consiguientes trastornos para su familia. Éste es el contexto de i) una tasa de desempleo del 12-13 por ciento, además de una tasa de subempleo del 23 por ciento, y ii) una tasa de crecimiento de la población que es una de las más altas del mundo.

- f) **¿Qué análisis se ha realizado para determinar si la eliminación de las MIC serviría para aumentar o disminuir las necesidades financieras de Filipinas, o no tendría efecto en ellas?**

Véase la respuesta a la pregunta 15 b) más adelante.

15. **¿Ha considerado el Gobierno de Filipinas otras opciones distintas de las MIC que protegerían su industria y a la vez permitirían la eliminación de su régimen de MIC tal como existe actualmente? Por ejemplo:**

- a) **¿Por qué es necesario mantener las prescripciones relacionadas con el contenido nacional y el equilibrio en materia de divisas del programa?**

La industria tiene muchos componentes y esos componentes deben sobrevivir. Las posibilidades de supervivencia aumentarían con la imposición continuada de las prescripciones en materia de contenido nacional. Al mismo tiempo, como resultado de la crisis financiera, la capacidad del mercado nacional se vio sumamente reducida para absorber los productos de la industria, aun operando a capacidades muy inferiores. Por este motivo, sigue siendo esencial fomentar las exportaciones mediante las prescripciones relacionadas con el equilibrio en materia de divisas. Por consiguiente, el período de aplazamiento es necesario para aumentar las posibilidades de supervivencia.

- b) **Sírvanse describir el análisis/investigación que realizó el Gobierno de Filipinas para asegurarse de que era necesario mantener ambas medidas.**

Un equipo compuesto por representantes del Gobierno y de la industria correspondiente llevó a cabo un estudio durante el período de marzo a octubre de 1999. Los resultados de ese estudio constituyen el fundamento de la petición de Filipinas, y la mayor parte de lo que aparece en el presente documento.

- c) **¿Por qué es necesario mantener las medidas relativas al sector del automóvil, los vehículos comerciales y las motocicletas?**

Véase la respuesta del subpárrafo 15 a), *supra*.

- d) **Sírvanse describir la investigación realizada por el Gobierno de Filipinas para asegurarse de que se deben mantener todas las medidas.**

Véase la respuesta del subpárrafo 15 b) *supra*.

Estadísticas de las Inversiones

**16. ¿Cuál es la estimación del Gobierno de Filipinas de futuras inversiones extranjeras en su mercado nacional por parte de los productores y fabricantes de piezas, tanto en términos de volumen de producción como del valor en dólares?**

En la actualidad el Gobierno de Filipinas no espera que se produzca una inyección de nuevas inversiones extranjeras por parte de los productores ni de los fabricantes de piezas. Como se mencionó anteriormente, actualmente la capacidad está extremadamente subutilizada, y las estimaciones indican que, en el mejor de los casos, la tasa de utilización no alcanzará el 90 por ciento antes de 2004. Sin embargo, podrían darse otras inversiones modestas de hasta 1,2 millones de dólares antes de 2004 destinadas al necesario reequipamiento en relación con la introducción de nuevos modelos.

**17. ¿Cuál ha sido la trayectoria de las entradas de inversiones gracias al programa sobre las MIC de Filipinas? Más concretamente:**

**a) ¿Han aumentado las inversiones desde que se inició la política de las MIC?**

Sí. Por ejemplo, tan sólo en el sector de piezas y componentes las inversiones en capital social se incrementaron de 18.600 millones de pesos filipinos en 1995 a 25.580 millones de pesos filipinos en 1997.

**b) ¿De qué Miembros de la OMC proceden las inversiones?**

Tales inversiones proceden principalmente de Alemania, el Japón, Corea y los Estados Unidos.

**c) ¿Disminuiría la inversión si se eliminara la política de las MIC?**

Como se ha dicho anteriormente, no se espera que haya nuevas inversiones sustanciales. No obstante, si se eliminaran las MIC de la industria del automóvil, habría muchas posibilidades de que se produjeran cierres y la ulterior repatriación de ingresos procedentes de la liquidación de las actuales inversiones en capital social, que serían muy inferiores a las cantidades originales invertidas.

**d) ¿Qué estudios se han llevado a cabo sobre esta posibilidad?**

Véase la respuesta N° 15 d) *supra*.

**e) ¿Qué otras medidas distintas de las MIC se han considerado para tratar de mantener el empleo en el sector de vehículos automóviles y de partes y piezas de los mismos?**

Se han considerado otras opciones, incluida la posibilidad de aumentar los aranceles. Sin embargo, los intereses de los consumidores se verían afectados negativamente por esta medida. Aún más importante, esto supondría una desviación bastante considerable de la política general de mayor liberalización del comercio.

**f) ¿Cómo se puede afirmar que los actuales fabricantes de partes y piezas de automóviles no serían competitivos si se eliminaran las prescripciones en materia de contenido nacional? ¿Qué estudios se han llevado a cabo sobre este tema?**

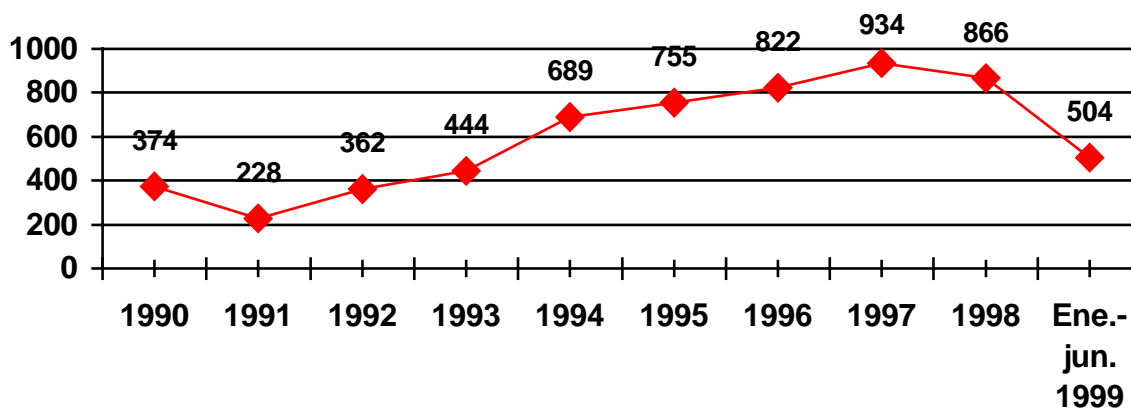
Véase la respuesta al párrafo 15.

Otras Estadísticas

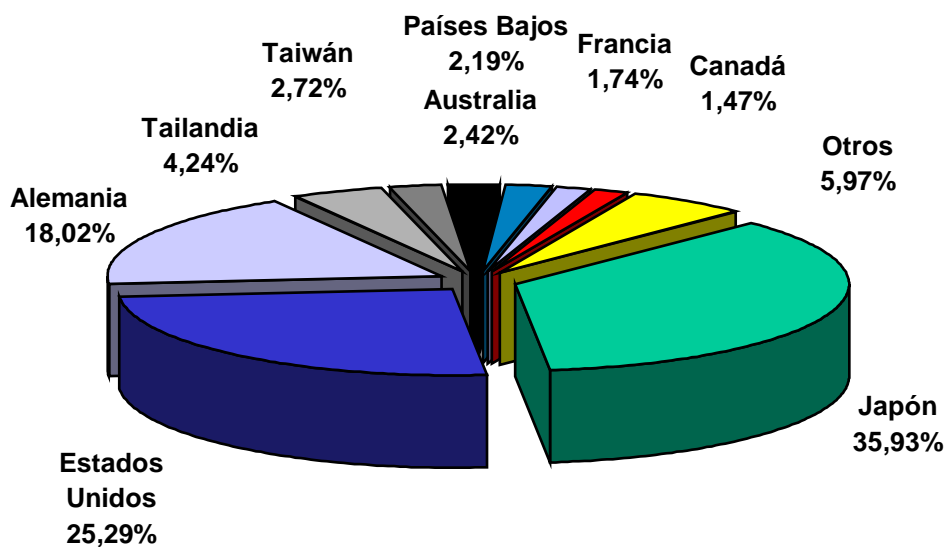
18. El Gobierno de Filipinas ha indicado que su industria del automóvil se destina principalmente a la exportación. ¿Cuál es el destino de las exportaciones de piezas y vehículos de Filipinas (o sea, a qué países) y cuáles son las cantidades y el valor en dólares (si procede).

La industria filipina del automóvil se destina principalmente a la exportación. A continuación se ofrece información al respecto:

Exportaciones de piezas y componentes de vehículos automóviles  
(en millones de dólares de los Estados Unidos)



Destino de las exportaciones en 1998



**19. ¿Cuáles son las cifras correspondientes a: la producción, las ventas, las exportaciones e importaciones de vehículos para el transporte de pasajeros, camiones ligeros, conjuntos semidesarmados y completamente desarmados, y de piezas y componentes de automóviles para los años 1996, 1997, 1998 y para 1999 hasta la fecha? Por otra parte, ¿cuál es la tendencia de su industria para el año 2000?**

Producción, ventas y otras estadísticas

		Piezas de automóviles	Coches	Vehículos comerciales	
Capacidad		6,13 millones de tm/año	221.450 unidades/año	45.960 unidades/año	350.000 unidades/año
Inversiones	en 1997	25.600 millones de pesos	39.400 millones de pesos (activos)	10.420 millones de pesos (activos)	5.520 millones de pesos (activos)
Empleo	en 1997	44.715	11.403		2.050
Ventas nacionales en unidades	1990	No se aplica	34.874	22.584	67.783
	1991	No se aplica	27.796	20.158	59.245
	1992	No se aplica	35.149	25.268	77.580
	1993	No se aplica	46.565	30.716	99.031
	1994	No se aplica	58.570	40.386	108.590
	1995	No se aplica	72.418	49.854	139.141
	1996	No se aplica	88.978	73.118	189.727
	1997	No se aplica	75.760	68.675	196.185
	1998	No se aplica	34.688	45.543	171.297
	1999	No se aplica	18.246 (ene.-agos.)	29.050 (ene.-agos.)	106.600 (ene.-agos.)
Exportaciones (en millones de US\$)	1990	374			
	1991	228			
	1992	362			
	1993	444			
	1994	689			
	1995	755			
	1996	822	18	18	
	1997	934	47	47	
	1998	866	376	496	
	1999	504 (ene.-agos.)			
Importaciones (en millones de US\$)	1990	No se aplica	147	105	32
	1991	No se aplica	131	126	28
	1992	282,65	163	164	44
	1993	237,48	271	226	75
	1994	238,92	320	319	86
	1995	438,79	462	370	105
	1996	542,49	500	285	140
	1997	478,31	253	239	159
	1998	147,61 (ene.-jun.)	26 (ene.-jun.)	53 (ene.-jun.)	52 (ene.-jun.)
	1999	No se aplica	38 (ene.-jun.)	86 (ene.-jun.)	50 (ene.-jun.)

**20. Quisiéramos también examinar algunas de las cuestiones relacionadas con el sector filipino del automóvil en general. La primera cuestión son los tipos arancelarios aplicados a vehículos y componentes. Según tenemos entendido, actualmente los vehículos para el transporte de pasajeros y los camiones ligeros están sujetos a aranceles del 40 por ciento y está prevista una nueva reducción hasta el 30 por ciento en el año 2000.**

¿Todavía tiene el Gobierno de Filipinas la intención de aplicar esta reducción hasta un arancel del 30 por ciento?

Véase el punto 20 c) *infra*.

**b) ¿Qué planes existen con respecto a las nuevas reducciones de aranceles para los camiones ligeros y los vehículos una vez eliminadas las MIC?**

Véase el punto 20 c) *infra*.

**c) ¿Existe algún plan para modificar estos aranceles actualmente o en un futuro próximo?**

Los tipos arancelarios de aplicación a los vehículos y componentes en 1999 y 2000 son los siguientes:

Vehículos para el transporte de pasajeros totalmente montados	40%
Vehículos comerciales totalmente montados	3%-40%
Camiones refrigerados	3%
Volquetes automotores	3%
Transportes de 6 toneladas o más	20%
Transportes <6 toneladas	40%
Transportes 10> pasajeros	30%
Autobuses 5-16 toneladas	20%
Otros	30%
Torres de perforación móviles	3%
Camiones de bomberos	40%
Hormigoneras	3%
Vehículos para el transporte de pasajeros completamente desarmados	10%
Vehículos comerciales completamente desarmados	3%
Motocicletas completamente desarmadas	3%

El Gobierno sigue estudiando los tipos arancelarios para los años 2001 a 2004.

**21. ¿Existen planes para reducir los aranceles aplicados a las piezas y componentes de automóviles (actualmente entre el 10-35 por ciento), a los vehículos completamente desarmados (actualmente al 10 por ciento para los que participan en el Programa de Desarrollo de la Industria de Automóviles), y a los subconjuntos de componentes y materias primas (actualmente al 5-40 por ciento)? ¿Se modificarán estos tipos arancelarios una vez eliminadas por completo las MIC del Gobierno de Filipinas?**

En estos momentos no sería posible anunciar públicamente, y con carácter definitivo, qué tipos arancelarios se aplicarán a la industria del automóvil, aunque el objetivo general de la política arancelaria es orientarse hacia aranceles que oscilen entre el 0 y el 5 por ciento antes de 2004.

**22. ¿Está considerando el Gobierno de Filipinas la posibilidad de modificar su régimen de impuestos especiales basado en la cilindrada del motor por otro basado en el valor? En caso afirmativo, ¿cuándo prevé que estará en vigor un régimen de impuestos especiales basado en el valor?**

El Departamento de Hacienda está examinando todo el sistema de impuestos especiales. No obstante, es preciso destacar que el actual sistema de impuestos especiales, basado en la cilindrada del motor, está impulsado por objetivos de conservación de la energía. En estos momentos, no está claro si un cambio de este sistema a otro basado en el valor cumpliría estos objetivos.

Otras MIC

**23. Por otra parte, nos complace saber que el Gobierno de Filipinas no necesita pedir una prórroga para las MIC notificadas con respecto al sector de los productos químicos a base de coco.**

**a) ¿Pueden explicar detalladamente los esfuerzos del Gobierno de Filipinas en este sentido?**

Véase el punto 23 b) *infra*.

**b) ¿Qué diferencia a este sector (que suponemos también ha sido afectado por la crisis financiera) del sector del automóvil? ¿Por qué el Gobierno de Filipinas tuvo éxito con este sector y no con el del automóvil?**

El Gobierno de Filipinas no ha solicitado una prórroga para las MIC notificadas con respecto al sector de los productos químicos a base de coco. No obstante, esto no se debe interpretar necesariamente como una indicación de que una prórroga similar para tales MIC notificadas no resultaría útil o beneficiosa para ese sector, que también se ha visto afectado negativamente por la crisis financiera. Basta con afirmar que, por ahora, el Gobierno de Filipinas no tiene intención de solicitar una prórroga similar, y que la probabilidad de solicitar tal prórroga se volverá cada vez menor a medida que se acerque la expiración del período de transición especificado en el párrafo 2 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC. Si no se solicita tal prórroga, entonces Filipinas tendrá que dar respuesta a las preocupaciones de ese sector utilizando otros medios compatibles con la OMC. Quizás, esto podría servir para poner de relieve por contraste que en el mejor criterio del Gobierno de Filipinas, en plena consulta con la industria nacional de vehículos automóviles, la prórroga de las MIC en materia de automóviles hasta por lo menos el 31 de diciembre de 2004 es un componente indispensable, eficaz y compatible con la OMC de los esfuerzos por garantizar la supervivencia de esa industria.

---