

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/223

1º de agosto de 2000

(00-3152)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: inglés/
español

RESPUESTAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA A LAS PREGUNTAS DEL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS EN CONSIDERACIÓN A LA PRÓRROGA DE LAS MIC SOLICITADA POR EL GOBIERNO DE LA ARGENTINA

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

1. Sírvanse describir pormenorizadamente las medidas a que hace referencia la solicitud de prórroga del Gobierno de la Argentina. ¿Podría éste dar a tal respecto más detalles que los suministrados en las comunicaciones anteriores? Por ejemplo, para ambas MIC en la industria automotriz (es decir, las aplicadas a las empresas terminales automotrices y las aplicadas a las empresas autopartistas).

Las notificaciones N^{os} G/TRIMS/N/1/ARG/ del 10 de abril de 1995 y G/TRIMS/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. Los detalles sobre estas medidas fueron explicados en 1997 y no se han producido modificaciones 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 tributando el 2 por ciento de arancel. Los vehículos importados o 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/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1), las exportaciones se contabilizan 1,2 por cada dólar exportado y se admite también contabilizar como exportaciones propias, aquéllas 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 del Uruguay y el Paraguay, y las del Brasil cuando sean compensadas con exportaciones.

- a) **Su notificación revisada (G/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1) describe un cambio del método de cálculo para las exigencias en materia de contenido nacional (es decir, a un método basado en los valores FOB) y cambios en los niveles del contenido nacional prescritos. ¿Han cambiado estos valores y métodos con respecto a las descripciones facilitadas en su última notificación? En caso afirmativo, sírvanse explicar estos cambios e indicar si son compatibles con el párrafo 4 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC.**

Los valores y la metodología descritos en la notificación del G/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1, no han sido modificados. Debe señalarse que el Régimen Automotriz Argentino no tiene exigencia de contenido local, la única exigencia es sobre el contenido regional.

- b) **Su notificación revisada (G/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1) también describe un cambio de las exigencias en materia de balanza comercial. ¿Han cambiado estos valores y métodos con respecto a las descripciones facilitadas en su última notificación? En caso afirmativo, sírvanse explicar estos cambios e indicar si son compatibles con el párrafo 4 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC.**

Los requisitos sobre la balanza comercial no han sido modificados respecto a la notificación del G/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1.

- c) **¿Qué productores nacionales y extranjeros están afectados por estas medidas?**

Las terminales que están inscritas en el régimen son 15 empresas. Todas ellas extranjeras, 2 son licenciatarias de firmas extranjeras. Además, hay inscritas 135 empresas autopartistas (estructura 30 por ciento nacionales, 23 por ciento *joint ventures*, 15 por ciento licenciatarias y 32 por ciento internacionales) que decidieron voluntariamente adherirse a los Programas de intercambio compensado y de fabricación e integración nacional.

- d) **¿Está exenta alguna entidad (de propiedad nacional o extranjera)?**

No en el caso de las terminales. Para las autopartistas la participación es voluntaria.

2. En cuanto a los beneficios que se derivan de la participación en el programa, en su anterior notificación de las MIC se afirma que se conceden ventajas a los participantes en este programa "permitiendo a las empresas importar partes y piezas, así como también vehículos terminados, con desgravación arancelaria, siempre y cuando realicen exportaciones por un monto equivalente".

Nota: Las terminales automotrices como las empresas autopartistas importan vehículos y partes y piezas con un arancel diferencial respecto del Arancel Externo Común y por lo tanto no es correcta la afirmación sobre que las mismas están exentas de tributar derechos de importación. En el caso de los

vehículos completos, el arancel preferencial ha ido aumentando progresivamente, desde un 2 por ciento que tributaban inicialmente hasta el 23 por ciento, que es el nivel actual.

a) ¿Se mantiene esa situación? ¿Han cambiado los tipos arancelarios indicados en sus notificaciones?

Ver respuesta en la nota anterior. Con respecto a los niveles arancelarios vigentes, en el siguiente cuadro se describe los mismos.

	1992		2000	
	Terminales y autopartistas	Otros	Terminales y autopartistas	Otros
Vehículos	2%	20% *	23%	33%
Partes y piezas	2%	14, 16, 18%	2%	17, 19, 21%

* En esa época las importaciones de otros usuarios se licitaban por sobre arancel, arrojando un arancel promedio real del 40 por ciento.

b) ¿Cuáles son los beneficios obtenidos por alcanzar el nivel especificado de contenido nacional?

El Régimen Automotriz Argentino no tiene exigencia de contenido local, sino que mide sólo el contenido regional. El mismo incluye tanto a las partes y piezas argentinas como las partes y piezas importadas y nacionalizadas del Brasil mediante exportaciones. Con respecto a cuáles son los beneficios por alcanzar el nivel específico, debe señalarse que no recibe ningún beneficio adicional.

c) ¿Se conceden beneficios adicionales con este programa?

No, los beneficios del régimen son sólo arancelarios.

d) ¿Cuál es el valor total de esos beneficios?

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

3. El organismo de ejecución citado en la notificación de las MIC del Gobierno de la Argentina es el Departamento de Industria. ¿Sigue siendo así?

Sí, es la Secretaría de Industria, Comercio y Minería.

a) ¿Cuáles son las responsabilidades que incumben de manera general a ese organismo?

La fijación de la política industrial, comercial y minera, en conjunto con el Ministerio de Economía, del cual depende. También administra la normativa específica de sus áreas de incumbencia, esto es, reglamenta las tramitaciones, otorga certificados de importación y controla el cumplimiento de los requisitos establecidos. Esto es válido también en el caso del régimen automotriz, en que efectúa la administración y el monitoreo del régimen.

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

La Secretaría de Industria otorga los beneficios y monitorea el cumplimiento de los requisitos del régimen. Anualmente se realiza una auditoría independiente a través de ONUDI, quien contrata a una consultora, luego de efectuar un concurso de precios a nivel internacional.

- c) **¿Hay otros organismos públicos u otras entidades o particulares encargados de aplicar o de supervisar de otro modo las medidas mencionadas en la pregunta 1?**

No.

Bases para la extensión de la solicitud

4. En la solicitud de prórroga presentada al Consejo del Comercio de Mercancías se afirma que entre los motivos que hacen necesaria una prórroga figuran "la crisis mexicana", la caída del "mercado interno y el mercado brasileño" en 1998 y la "devaluación del real". Sírvanse desarrollar en más detalle su solicitud; por ejemplo indicando:

- a) **¿Cómo se determinó el período de siete años? ¿En base a qué datos empíricos se determinó que se necesitan siete años más para garantizar la recuperación de su industria? Por ejemplo, ¿por qué habrá mecanismos establecidos para garantizar que la industria automotriz no siga siendo "vulnerable a las crisis externas" y a otros factores que han frenado el desarrollo de este sector?**
- b) **¿Qué se entiende por las palabras "la industria no se encuentra absolutamente consolidada"? ¿Cómo se sabe que este proceso se habrá completado al final del período de siete años?**

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.

A pesar de los esfuerzos realizados por el Gobierno argentino, en el período notificado, para ir preparando a la industria para la apertura, las crisis mencionadas en la presentación original produjeron un retraso en la evolución de la industria, que llevó la producción a los niveles de 1995 y acortó la vida útil del régimen.

La Argentina ha estimado que el tiempo solicitado le permitiría recuperarse y afianzar definitivamente una estructura industrial. En el caso de la industria automotriz, los tiempos de recuperación no son inmediatos. La recuperación del nivel de producción depende de la velocidad de recuperación de la demanda. Asimismo, la industria necesita conocer las condiciones internacionales y regionales para su evolución para seguir impulsando las inversiones.

Asimismo, la industria debe posicionarse para estar en condiciones de recibir asignación de nuevos modelos, lo cual es vital para su subsistencia en el tiempo.

Asimismo, el período de siete años coincide con el plazo que la Argentina está solicitando como termino 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.

- c) **De su comunicación parece desprenderse que hay otros factores que han contribuido al crecimiento de la industria argentina del automóvil, como por ejemplo un incremento de la demanda interna y el "vínculo con el Brasil y la**

formación del MERCOSUR". ¿Qué proporción del crecimiento de la industria del automóvil se debe al desarrollo del Régimen Automotor Argentino (RAA) comparado con estos otros factores?

La Argentina partió de un mercado cerrado, con períodos de prohibición de importaciones y, otros, de aranceles muy elevados. El régimen fue, en realidad, una apertura.

El Régimen Automotriz coincidió en su lanzamiento con la aplicación del plan de convertibilidad pero no fueron fenómenos aislados sino que actuaron en conjunto. Durante los años 1992 a 1994, se produjo una explosión de la demanda interna que hizo que, si bien se produjeron exportaciones, la industria debió atender especialmente el mercado interno. A partir de 1995, se incrementaron las exportaciones, en gran parte a partir de las inversiones y la renovación de modelos. Pero no puede dejar de tenerse en cuenta que las inversiones se produjeron al amparo del Régimen, no antes.

d) ¿En qué se diferencian las dificultades particulares descritas en su petición de las situaciones de otros Miembros?

Aquí se podría remitir a las respuestas anteriores, teniendo en cuenta en particular que se encuentra pendiente el cierre de la negociación en el MERCOSUR.

Sin embargo, deben considerarse otros factores. Si bien parecería que el análisis de las solicitudes de prórroga se orientaría hacia un estudio caso por caso, la evaluación no puede realizarse en forma aislada. Entre los países que han solicitado prórroga, se cuentan algunos países asiáticos que han devaluado fuertemente. Una apertura total del mercado en estas condiciones podría exponer a la Argentina a una fuerte presión sobre su balanza de pagos, aún mayor que la actual.

Por su parte, México mantiene un sistema particular dentro del TLCAN, ha solicitado la prórroga de sus MIC, y es un competidor importante en las decisiones de inversiones en la región por parte de las casas matrices. Canadá acaba de perder un panel y, seguramente demorará todavía un tiempo en dismantelar las medidas.

5. Otra razón para pedir una prórroga, descrita en la solicitud del Gobierno de la Argentina, "se origina en la necesidad de concluir la negociación de la Política Automotriz Común del MERCOSUR".

a) ¿Cuál es la situación actual de estas negociaciones (por ejemplo, ¿cuáles son las cuestiones pendientes de las negociaciones y a qué atribuye el Gobierno de la Argentina estas esferas problemáticas?)?

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 el Brasil y la 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) **¿Continuarán las negociaciones después del período de prórroga de 60 días acordado a finales de diciembre? En caso afirmativo, ¿cuándo se prevé que se completarán estas negociaciones?**

Sí, se espera arribar a un acuerdo para el 1 de mayo de 2000.

- c) **¿De qué manera afecta esto a su necesidad de una prórroga?**

Se remite a respuesta 4.

- d) **¿Podrían resultar estas negociaciones en una situación en la que su solicitud de prórroga no fuera necesaria? En caso afirmativo, sírvanse dar más detalles.**

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

- e) **Sírvanse describir la "complementación" abordada en relación con la Política Automotriz Común del MERCOSUR.**

Se trata de pensar no ya en industrias únicamente nacionales sino en una industria de base MERCOSUR con desarrollos complementarios. Perfeccionar el proceso de especialización productiva de modelos por empresa y segmento, para alcanzar escala y eficiencia productiva.

6. Otro factor clave que debe considerarse es el empleo. En su solicitud de prórroga aparecen cifras del empleo facilitadas en 1998 para diversos sectores relacionados con la industria automotriz.

- a) **¿Cuál es el porcentaje de empleados desglosado por los sectores relacionados con la industria automotriz en los años 1991 y 1995? ¿Hay cifras disponibles para 1999? En caso afirmativo, sírvanse dar más detalles.**

En el siguiente cuadro se detalla el nivel de empleo entre 1992 y 1995.

	1992	1993	1994	1995
Terminales	22.161	23.027	25.734	21.362
Concesionarios	25.000	25.000	25.000	25.000
Autopartistas	39.805	40.800	42.901	37.110
Total	86.966	88.827	93.635	83.472

- b) **¿Considera el Gobierno de la Argentina que hay alguna razón fundada para suponer que desde 1995 se han creado puestos de trabajo como resultado de las políticas relacionadas con las MIC?**

Las inversiones, que se incentivaron a partir de 1995 están más relacionadas con el proceso de incorporación de tecnología y modernización de la industria. La estabilización del empleo se produce esencialmente durante el período 1992-1995, cuando las empresas recuperan el nivel de producción. Algunas de las medidas están destinadas a evitar el desempleo.

- c) **¿Hay alguna razón económica fundada para suponer que se crearán o mantendrán empleos mediante la continuación de la política relacionada con las MIC después del 1º de enero de 2000?**

La extensión del régimen garantiza el mantenimiento del nivel de empleo actual. Por el estado de la tecnología, difícilmente se creen más puestos de trabajo. Sin embargo, ellos disminuirían notablemente ante un aumento brusco y desordenado de las importaciones, surgido más de la incertidumbre operativa que de la competencia normal.

- d) **¿Qué entidad, organismo o particular analizó sus estimaciones en materia de empleo?**

Las cámaras relacionadas con el sector, ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), AFAC (Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes) y ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina).

7. En lo que respecta a "las necesidades ... en materia de desarrollo, finanzas, y comercio" a qué se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 5:

- a) **¿En qué forma el mantenimiento de estas MIC en el sector del automóvil durante siete años integra los planes y necesidades de la Argentina en materia de desarrollo?**

Tal como se señaló en la presentación de la solicitud de prórroga, esta industria es muy relevante para la Argentina, por su dinamismo, nivel tecnológico que actúa como dinamizador de la economía (en 1998 la participación del VBP del sector en el VBP industrial alcanzó al 11,93 por ciento y las exportaciones del sector representaron el 17,4 por ciento de las exportaciones industriales), como generador de empleo y por su aporte en la balanza comercial. En lo inmediato y dados los problemas fiscales existentes, la Argentina enfrentaría fuertes dificultades si, como es previsible, se produjera un aumento importante de las importaciones automotrices. A mediano plazo, el mantenimiento de esta industria es visto como parte del proceso conjunto de consolidación de todos los sectores industriales.

- b) **¿Desde cuándo estas MIC integran los planes y necesidades de la Argentina en materia de desarrollo?**

El régimen se reglamentó en diciembre de 1991 y comenzó a regir a partir de 1992, como se explicó en la presentación de la prórroga, el verdadero proceso de inversión se produjo a partir de 1995, porque durante el período 1992-1994 las empresas se dedicaron principalmente a recuperar niveles de producción, mayormente con los equipos existentes, en un mercado con fuerte crecimiento.

- c) **¿Cómo se puede determinar que estas políticas de desarrollo no se seguirán utilizando y necesitando una vez transcurrido un período de siete años? ¿Qué motivo hay para pensar que esta política de la Argentina en materia de desarrollo será diferente dentro de 1, 2, 5 ó 10 años?**

Se remite a la respuesta del punto 4) a) y b). Además, al plantearse una política con reglas de juego para el MERCOSUR, los resultados del sector se medirán en términos de una economía de escala regional. Esta política tiende a crear una industria autosostenible.

d) ¿Cuáles son las necesidades financieras de la Argentina en relación con el mantenimiento de las MIC?

Las necesidades financieras del Gobierno argentino se ven compensadas con impuestos, cargas sociales, etc., que pagan las empresas involucradas.

e) ¿Qué análisis se ha realizado para determinar si la eliminación de las MIC tendría de hecho un efecto de expansión o de contracción o uno neutro sobre las necesidades financieras de la Argentina?

La eliminación de las MIC sumado a las devaluaciones en los países asiáticos podrían producir una avalancha de importaciones y, consecuentemente se produciría un deterioro en la balanza de pagos de nuestro país. Con el actual sistema, los vehículos importados ya representan el 50 por ciento del mercado.

8. Sírvanse describir con más detalle los esfuerzos desplegados por las industrias nacionales del automóvil y de sus partes y piezas para modernizarse o ser más competitivos a nivel internacional en los últimos cinco años. Describa concretamente la "incorporación de nueva tecnología" y el proceso de "reestructuración".

A continuación se describen los principales indicadores que reflejan los esfuerzos realizados por las empresas terminales como autopartistas para modernizar y hacer más 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 tres 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.
- La 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.

9. Antes de adoptar la decisión de pedir una prórroga, ¿qué medidas adoptaron las ramas de producción correspondientes y el Gobierno de la Argentina para iniciar la transición hacia un sistema no dependiente de las MIC?

En el decreto notificado en 1997 se describen todas las medidas. El Gobierno argentino, durante 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.

Todo 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) ¿Qué tipos de ajustes liberalizadores se llevaron o no a término?

Tal como se señala en el addendum de notificación de la Argentina, el propio régimen fue realizando ajustes de liberalización que, en su momento, se estimaron suficientes. Estos ajustes orientados hacia la apertura abarcaban un cronograma de aumento progresivo del arancel preferencial para vehículos terminados importados por las terminales (es decir, una pérdida de preferencia), una flexibilización en los requisitos de contenido regional introducidos a través de una modificación en la metodología de medición de dicho contenido, la posibilidad de computar como exportaciones la incorporación de bienes de capital y las exportaciones asimilables de terceros; y el cómputo de las exportaciones de vehículos y partes a cualquier destino como 1,2 por cada dólar exportado, actuando los últimos elementos como una flexibilización de los requisitos de balanza comercial.

b) ¿En qué momento el Gobierno de la Argentina adoptó la decisión de detener este proceso de puesta en conformidad con el AMIC? ¿O el proceso sigue adelante?

Este proceso está en pleno desarrollo, no se ha detenido. Pero, se requiere la aprobación de la PAC y conocer sobre qué reglas se va a operar en el futuro.

c) ¿En qué consistiría el proceso de cambiar las prescripciones en materia de contenido nacional (por ejemplo, modificaciones administrativas, legislativas)?

Los actuales requerimientos de contenido regional están establecidos por decreto, si hubiesen modificaciones se requeriría un mecanismo similar.

d) ¿Con qué rapidez se podrían introducir esas modificaciones?

La respuesta a esta pregunta está relacionada con la negociación de la Política Automotriz Común con los socios del MERCOSUR. De ser tomada esta decisión, el tiempo requerido es el necesario para la tramitación de un decreto.

10. ¿Qué género de esfuerzos se desplegaron a fin de preparar a las ramas de producción correspondientes para la eliminación de las MIC el 1º de enero de 2000? Concretamente:

a) ¿Mantuvo el Gobierno de la Argentina conversaciones con el sector privado y con las organizaciones sindicales en aquel momento o incluso mucho antes de la conclusión de la Ronda Uruguay para informarles de que esas políticas dejarían de surtir efecto en el año 2000?

- b) **¿Qué tipo de proceso de consultas internas sobre las MIC se ha llevado a cabo en los últimos cinco años?**

Se remite a la respuesta 9.

- c) **¿Qué medidas administrativas o legislativas se han tomado y por qué dependencias, y qué responsables las han considerado, y con qué ramas de producción y agrupaciones sindicales?**

Se remite a la respuesta 9 a).

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

No adicionalmente a los incorporados al régimen.

- e) **¿Qué planes están previstos para ajustarse a la eliminación de esas MIC si el Consejo deniega la prórroga?**

La Argentina espera haber fundamentado suficientemente su solicitud de prórroga como para que la misma sea analizada con la suficiente comprensión. Cuenta asimismo con que la evaluación que se efectúe tenga en consideración el contexto internacional y la situación de la economía en general, de manera que una resolución caso por caso no ocasione un aumento en las asimetrías entre los países. Sin embargo, en caso de contar con una negativa por parte del Consejo, la Argentina presentaría un plan de eliminación progresiva de las MIC notificadas o utilizaría opciones similares. Ello sería informado oportunamente. Sin embargo, no se encuentran motivos para explicar por qué los Miembros de la OMC no habrían de aplicar las disposiciones del Acuerdo sobre extensión del plazo.

- f) y g) **¿Cuáles serán las consecuencias de una denegación de la solicitud de prórroga del Gobierno de la Argentina en las negociaciones sobre el sector del automóvil en el marco 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 la 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 la Argentina tuviera posibilidades de modificar las condiciones de su solicitud de extensión con miras a una mayor flexibilización.

11. ¿Ha considerado el Gobierno de la Argentina algunas opciones distintas de las MIC que permitan proteger a la rama de producción nacional al tiempo que permitan eliminar su actual régimen relativo a las MIC? Por ejemplo:

- a) ¿Qué necesidad hay de mantener las prescripciones en materia de contenido nacional y en materia de nivelación del comercio?**

El régimen es un sistema que concede únicamente beneficios arancelarios e incluye como requisitos contenido regional y compensación de las exportaciones. Estos dos factores actúan como límite a los beneficios y se deben aplicar en forma conjunta.

- b) Sírvanse explicar la labor de análisis/investigación emprendida por el Gobierno de la Argentina para asegurarse de la necesidad de mantener todas las medidas y de que otras medidas compatibles con las MIC no pueden colmar el vacío.**

El Gobierno ha analizado detalles del régimen a través de los cuales se podría introducir esquemas de liberalización progresiva. Pero, la definición de los mismos se relaciona con la finalización de la negociación de la PAC en el MERCOSUR.

Estadísticas

12. Según las estimaciones del Gobierno de la Argentina, ¿cuál es el valor y el volumen de la producción de las futuras inversiones extranjeras en su mercado nacional efectuadas por fabricantes de vehículos automóviles y de ramas de producción relacionadas, como por ejemplo la fabricación de partes para vehículos automóviles?

No hay estimación hasta que no esté definido el resultado del pedido de extensión de las MIC y el resultado de la PAC.

13. Sírvanse facilitar las cifras de 1999 (si están disponibles) y una previsión para el año 2000 con respecto a la producción de vehículos automóviles y la tasa de crecimiento anual de la producción de vehículos.

	1999
Producción	304.913
Ventas nacionales (1)	220.576
Ventas importados (2)	159.365
Ventas totales (1+2)	379.941
Exportaciones	98.362

Con respecto a las proyecciones para el año 2000, de acuerdo a las estimaciones los niveles serían similares a las del año 1999.

14. En cuanto a las entradas de inversión en la Argentina, se observa que entre 1992 y 1997 las inversiones ascendieron a 3.982 millones de dólares EE.UU. Respecto a estas inversiones:

- a) ¿Qué parte de la inversión procede de otros países?**

En el caso de las inversiones realizadas por las empresas terminales, la totalidad de los montos invertidos corresponden a flujos de otros países. En el caso de las empresas autopartistas, el 50 por ciento de las inversiones corresponde a flujos de otros países.

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

Estados Unidos, Francia, Alemania, Italia, Japón, Suecia y México.

c) ¿Disminuirían estas inversiones si se eliminara la política en materia de MIC?**d) ¿Qué estudios se han realizado sobre esta posibilidad?**

Si bien los gobiernos de los países en que tienen sede las casas matrices autopartistas son las que hacen énfasis en el estricto cumplimiento de las reglas internacionales, son sus propias empresas las que requieren constantemente de beneficios para instalarse o mantener las inversiones y puede observarse, internacionalmente, que invierten en aquellos países que otorgan mayores beneficios. Asimismo, se remite adicionalmente a la respuesta del punto 7 a) y e).

e) ¿Cuál fue el importe total de las entradas de inversión en 1998 y 1999?

Los montos de inversión de 1998 alcanzaron una cifra aproximada de 500 millones de dólares EE.UU. y en 1999 de 360 millones de dólares EE.UU. Debe tenerse en cuenta que estas cifras son preliminares.

15. Sírvanse indicar los destinos (es decir, los países) de las exportaciones de la Argentina en 1998 de automóviles de pasajeros y de partes de vehículos automóviles, y los valores y cantidades (si procede) de esas exportaciones.

Ver los siguientes cuadros.

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

País	Monto	Participación
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%
Estados Unidos	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%
Total general	2.524.904.308	

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

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

País	Monto	Participación
Brasil	643.014.177	55,95%
Estados Unidos	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%
Total general	1.149.325.531	

16. ¿Cuál es la previsión para su rama de producción en el año 2000 en lo que se refiere a las ventas, las exportaciones y las importaciones de automóviles, conjuntos semidesarmados, conjuntos completamente desarmados y partes y componentes de vehículos automóviles?

Se esperan valores similares a los registrados durante 1999. Los datos correspondientes a ese año se presentan en la respuesta a la pregunta 13.
