



ACTA N° 776

En la ciudad de Buenos Aires, a los 13 días del mes de junio de 2001, siendo las 10,30 horas y con la asistencia de los señores Directores, Dra. Lidia Elena Marcos de Di Vico, Lic. Elías Antonio Baracat, Dr. Héctor Félix Arese y Dra. Diana A. Tussie, la Señora Presidente da comienzo a la reunión convocada en los términos del artículo 19 del Decreto N° 766/94, a fin de expedirse dentro de sus competencias respecto a la solicitud de medidas de salvaguardia presentada por la industria de ciclomotores y motocicletas de hasta CIEN CENTIMETROS CUBICOS (100 cm³) de cilindrada con exclusión de los cuatriciclos y vehículos de los denominados para todo terreno, entendiéndose por los mismos a los vehículos trial, enduro y cross y que se tramita en el Expediente CNCE N° 45/00.

La solicitud fue presentada por la firma ZANELLA HNOS. Y CIA. S.A.C.I.F.I. en nombre de la rama de la producción nacional que se siente afectada por el aumento de las importaciones, encontrándose regida por el Acuerdo Sobre Salvaguardias del GATT de 1994, aprobado por Ley N° 24.425 y reglamentado por el Decreto N° 1059/96.

Los miembros del Directorio tuvieron acceso previo al expediente y al informe ITDF N° 06/01. Luego de una reunión con miembros del equipo técnico de la mencionada Gerencia, a los efectos de analizar el informe en cuestión, los Señores Directores decidieron pasar a un cuarto intermedio.

Siendo las 13:00 horas, con la presencia de los señores Directores, Dra. Lidia Elena Marcos de Di Vico, Lic. Elías Antonio Baracat, Dr. Héctor Félix Arese y Dra. Diana A. Tussie, la señora Presidente reinicia la sesión.

En este acto los Señores Directores, en función del análisis que cada uno de ellos individualmente ha efectuado de los antecedentes y del Informe Técnico, producen un intercambio de opiniones sobre algunos de los aspectos sustantivos y formales de la presente investigación.

Como consecuencia del análisis efectuado, los señores Directores confeccionan y emiten el informe inserto en el anexo, el que junto con el informe ITDF N° 06/01 forma parte integrante de la presente.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 19 del Decreto N° 766/94 los señores Directores votan por unanimidad lo siguiente:

1º.- Disponer la inclusión del informe ITDF N° 06/01 en el Expediente CNCE N° 45/00.

2º.- La Comisión concluye que la industria nacional de ciclomotores y motocicletas de hasta CIEN CENTIMETROS CUBICOS (100 cm³) de cilindrada con exclusión de los cuatriciclos y vehículos de los denominados para todo terreno, entendiéndose por los mismos a los vehículos trial, enduro y cross sufre daño grave, que



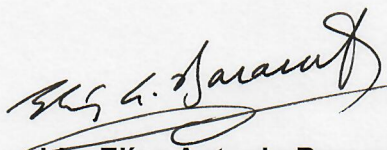
Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior

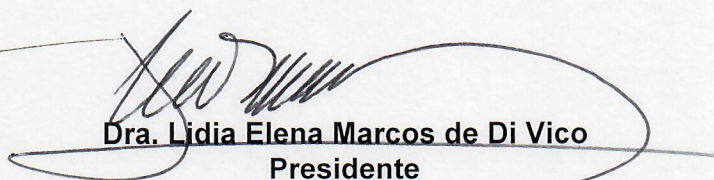
existe una relación causal entre el aumento de las importaciones y tal daño, y que tal aumento ha sido el resultado de una evolución imprevista de las circunstancias. En consecuencia, la Comisión determina que se encuentran reunidos los elementos requeridos por el artículo 2 del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC para hacer viable la aplicación de una cláusula de salvaguardia.

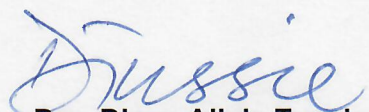
3º.- Remitir las presentes conclusiones a la SECRETARÍA DE COMERCIO.

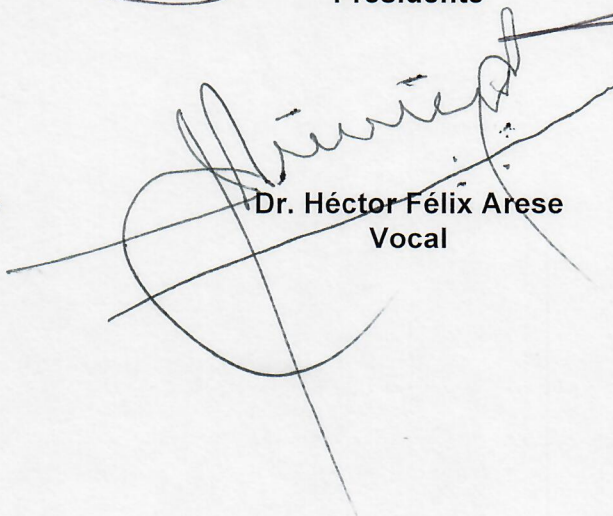
Siendo las 17:00 horas, el señor Presidente levanta la sesión.

La presente consta de 15 (quince) fojas, incluyendo el Anexo.


Lic. Elías Antonio Baracat
Vocal


Dra. Lidia Elena Marcos de Di Vico
Presidente


Dra. Diana Alicia Tussie
Vocal


Dr. Héctor Félix Arese
Vocal



Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior

EXPEDIENTE CNCE N° 45/00
ACTA N° 776 - ANEXO

I. ANTECEDENTES¹.

El 25 de febrero de 2000, la empresa ZANELLA HNOS. Y CIA. S.A.C.I.F.I. presentó una solicitud de aplicación de medidas de salvaguardia ante la entonces Secretaría de Industria, Comercio y Minería (ex SICyM) por el incremento de las importaciones de "ciclomotores y motocicletas de hasta 100 c.c. de cilindrada con exclusión de los cuatriciclos y vehículos de los denominados para todo terreno, entendiéndose por los mismos a los vehículos trial, enduro y cross". La petición tramita ante la entonces SICyM bajo expediente N° 060-001869/2000. La Comisión Nacional de Comercio Exterior (CNCE) recibió copia del mismo el 9 de marzo de 2000 y tramita bajo expediente CNCE N° 45/00.

El 10 de mayo de 2000, mediante Acta N° 615 el Directorio de la CNCE opinó que en la solicitud existían suficientes pruebas de daño grave a la rama de producción nacional causado por las importaciones, no reuniéndose los extremos requeridos por la normativa vigente para la aplicación de eventuales medidas provisionales.

El 21 de julio de 2000 la Dirección de Competencia Desleal (DCD) remitió copia del "Informe Relativo a la Viabilidad de Apertura de Investigación" elaborado el 19 de mayo, en el que estableció que "...durante todo el período analizado y especialmente desde 1998, año en el cual se registró la mayor variación absoluta de las importaciones, la producción nacional del producto en cuestión ha perdido participación en el consumo aparente a favor de las importaciones..." y que "la producción nacional, luego de un leve aumento en 1997, registra una gran caída en 1999. Sin embargo, el consumo registra un constante y sostenido aumento entre 1996 y 1998 para luego descender en 1999. Por último, las importaciones siguiendo la tendencia del consumo, aumentaron entre 1996 y 1998 luego descienden levemente en 1999. Es en este último año, y más levemente en 1998, cuando se observa claramente el desplazamiento de la producción nacional por las importaciones".

El 17 de julio de 2000 la ex SICyM mediante Resolución N° 353/2000, publicada en el Boletín Oficial de fecha 21 de julio de 2000, declaró procedente la apertura de investigación por salvaguardia para las operaciones de exportación hacia la REPÚBLICA ARGENTINA de ciclomotores y motocicletas de hasta cien (100) centímetros cúbicos de cilindrada, que se despachan a plaza por las posiciones arancelarias de la NCM 8711.10.00 y 8711.20.10.

Con fecha 14 de agosto de 2000, mediante Resolución ex SICyM N° 438/2000, publicada en el Boletín Oficial de fecha 17 de agosto de 2000, se procedió a aclarar que el producto objeto de investigación es "ciclomotores y motocicletas de hasta CIENTO CENTIMETROS CUBICOS (100 cm³) de cilindrada con exclusión de los cuatriciclos y vehículos de los denominados para todo terreno, entendiéndose por los mismos a los vehículos trial, enduro y cross, que se despachan a plaza por las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur NCM 8711.10.00 y 8711.20.10".

El 19 de septiembre de 2000 se celebró en el ámbito de la entonces SICyM una audiencia pública en el marco de lo establecido por el artículo 13, inciso e) del Decreto N° 1059/96.

El 22 de diciembre de 2000, la DCD remitió copia del "Informe Relativo a la Viabilidad de Aplicación de una Medida de Salvaguardia".

¹ En el presente la denominación completa de una entidad se consigna sólo la primera vez que se la nombra.



*Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior*

EXPEDIENTE CNCE N° 45/00
ACTA N° 776 - ANEXO

El 15 de enero de 2001 se realizó en el ámbito de la CNCE la Audiencia Privada convocada por el Directorio de esta Comisión mediante Acta N° 704 de fecha 12 de diciembre de 2000.

II. MARCO LEGAL DEL INFORME DE LA COMISIÓN.

La imposición de la medida de salvaguardia solicitada se rige por el Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC que fuera incorporado a la legislación nacional por la Ley N° 24.425. Este Acuerdo establece las reglas en el marco del Art. XIX del GATT 1994, resultado de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales. Asimismo, Argentina ha establecido su reglamento nacional por el Decreto N° 1059/96.

La Comisión ha considerado, en el marco de la legislación vigente, el Informe Técnico Previo a la Determinación Final (ITDF N° 06/01) arribando a las conclusiones que se exponen en las secciones siguientes. De esa forma, la Comisión da cumplimiento a las obligaciones que se derivan del Art. 15 del Decreto N° 1059/96 y demás normas concordantes y complementarias.

III. PRODUCTO SIMILAR O DIRECTAMENTE COMPETIDOR.

El artículo 4 del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC en su párrafo 1, c), establece que se entenderá por "rama de producción nacional" al conjunto de los productores de los productos similares o directamente competidores, o aquellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de esos productos.

En consecuencia, debe la Comisión expedirse en primer lugar con relación al producto similar o directamente competidor. Ello significa evaluar la medida en que la industria nacional produce bienes que reúnan tales condiciones de similares o directamente competidores con las importaciones objeto de la solicitud de medidas de salvaguardia.

Conforme lo establecido por la Resolución N° 353/2000 de la entonces SICyM y su aclaratoria, Resolución ex - SICyM N° 483/2000, el producto importado para el cual se solicitó la aplicación de una medida de salvaguardia el conjunto de "ciclomotores y motocicletas de hasta 100 centímetros cúbicos (100 cm³) de cilindrada con exclusión de los cuatriciclos y vehículos de los denominados para todo terreno, entendiéndose por los mismos a los vehículos trial, enduro y cross". Esta definición es coincidente con lo expuesto por la peticionante en todas sus presentaciones.

La investigación relativa al producto similar o directamente competidor comprendió como es habitual los siguientes aspectos:

- Características físicas.
- Proceso de producción.
- Usos y sustituibilidad.
- Percepción del consumidor.
- Precios.



*Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior*

EXPEDIENTE CNCE N° 45/00
ACTA N° 776 - ANEXO

La Comisión investigó detalladamente el universo de vehículos que abarca la investigación y relevó información sobre la base de tres subconjuntos del producto investigado³:

- A: Motocicletas de cilindrada inferior o igual a 55 c.c.
- B: Motocicletas de cilindrada superior a 55 c.c. e inferior o igual a 75 c.c.
- C: Motocicletas de cilindrada superior a 75 c.c. e inferior o igual a 100 c.c.

La Comisión no consideró los vehículos todo terreno y los cuatriciclos ni los vehículos con motores de mayor cilindrada a 100 c.c, por no estar comprendidos tanto en la solicitud como en la correspondiente resolución de apertura de la investigación.

En el sentido indicado, cabe analizar si los subconjuntos mencionados precedentemente que comprenden diversidad de modelos, prestaciones y cilindradas, pueden ser considerados dentro de un solo producto similar o directamente competidor.

A dichos efectos, la Comisión consideró los antecedentes obrantes en el expediente referidos a características físicas y técnicas.

Al respecto observa que existen diferencias importantes entre un ciclomotor de 50 c.c sin cambios y una motocicleta de 100 c.c. en sus versiones sofisticadas o un scooter de igual cilindrada. Las diferencias físicas y técnicas son apreciables influyendo en las diferencias de precios que pueden llegar a ser de hasta 4 a 1 entre extremos. Es razonable suponer que tales diferencias de precios son indicativas de una distinta percepción del consumidor respecto de las cualidades, usos y sustituibilidad de las motocicletas consideradas.

Esta cuestión, analizada desde la perspectiva mencionada, indica que existen diferencias sustanciales al interior del producto investigado. Sin embargo, tales diferencias pueden ser consideradas como formando parte de un continuo competitivo, en el que los precios, calidades y características se escalonan gradualmente en cada uno de los elementos diferenciadores.

La Comisión considera que este continuo competitivo es en realidad sólo un segmento del continuo mayor conformado por todos tipos de motocicletas. Desde esta perspectiva, los motovehículos hasta 100 c.c. constituyen el grupo de las motocicletas pequeñas, las que están dirigidas a un segmento del mercado con menor diferenciación que el mercado total.

Considerando este esquema conceptual de análisis que corresponde al lado de la demanda de los consumidores, la conclusión es que no se está en presencia de productos idénticos sino de productos similares o directamente competidores cuando se considera el entorno próximo de cualquiera de los motovehículos integrantes del producto investigado. Sin embargo, fuera de tal entorno no es aceptable considerar como directamente competidores a productos cuyos precios difieren sustancialmente.

En el marco indicado, la Comisión consideró a continuación si la industria nacional produce, ha producido o está en condiciones de producir, una variedad tal de

³ A los fines de establecer estos subconjuntos, la Comisión consideró fundamentalmente definiciones arancelarias y conceptuales.



productos cuyo entorno competitivo próximo cubra la totalidad del producto investigado con la definición de la Resolución SICyM N° 483/2000.

Varias de las partes que se oponen a la petición de medidas alegaron que ZANELLA S.A. es la base de la rama de producción nacional actual y que esa firma es sólo un productor de ciclomotores en dificultades y que justamente el tipo de producto en el que se ha especializado constituye un segmento declinante de la demanda de pequeños motovehículos.

Sin embargo, de la consideración de los antecedentes de la rama de producción nacional y de su proceso productivo, la Comisión concluye que la industria nacional produce o es apta para producir productos similares o directamente competidores con el producto objeto de la investigación. En tal sentido, la actual producción de vehículos de hasta 75 c.c. cumple con los requisitos del producto similar o directamente competidor con relación al producto investigado; por su parte, el restablecimiento de la producción de motocicletas de 100 c.c. sería viable dentro de la industria nacional y se halla prevista dentro del Plan de Reajuste presentado por ZANELLA S.A.

Por lo tanto, luego de considerar todos los aspectos mencionados, la Comisión concluye que la producción nacional de ciclomotores y motocicletas hasta 100 c.c. integra un conjunto de productos similares o directamente competidores con las importaciones respecto de las cuales la rama de producción nacional ha solicitado una medida de salvaguardia.

IV. RAMA DE PRODUCCION NACIONAL.

Como fuera señalado en la sección anterior, el Acuerdo sobre Salvaguardias establece que deberá entenderse por rama de producción nacional, bien sea el conjunto de los productores del producto nacional o directamente competidor o aquellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de esos productos.

Según lo informado por ADIMRA, las empresas productoras de motocicletas son las siguientes: ZANELLA HNOS., JUKI, DA DALT HNOS., BETA MOTOR ARGENTINA y GILERA ARGENTINA. Por su parte, la CAM manifestó que los productores son JUKI, DACORD, ROMPAL, MOTOMEL, BETA MOTOR y DAL TAC. Solamente ZANELLA HNOS., JUKI y ROMPAL respondieron al Cuestionario para el Productor enviado por la CNCE. ZANELLA HNOS. y ROMPAL producen motocicletas de los subconjuntos A y B, JUKI del subconjunto A y ninguna de las tres del subconjunto C. ZANELLA HNOS. y JUKI no fabrican otros productos, mientras que ROMPAL fabrica cuatriciclos todo terreno. Las firmas PAGODA y LA EMILIA SAN LUIS también presentaron el Cuestionario del Productor por sus actividades de ensamblado de kits importados.

Según surge del expediente, también son ensambladores de motocicletas las firmas ROMPAL y LIBERTADOR MOTORS. En este sentido, la firma LA EMILIA SAN LUIS expresó: "Muchas de las empresas del sector son armadoras-ensambladoras y poseen líneas de montaje similares a la de ZANELLA. Estas empresas ingresan al país las motos completamente desarmadas (CKD = complete knock down) enteras o incompletas, por la misma posición por la que entran las motos armadas...Esto significa que la firma



importadora requiere de una línea de montaje con personal calificado para armar y terminar el producto y en muchos casos incorporar hasta un 20% de partes y de proveedores nacional". "Debido a que en Argentina no se ha realizado la apertura arancelaria correspondiente y la moto importada en condición CKD (completamente desarmada) paga el mismo derecho arancelario que la unidad terminada, aduaneramente –y en consecuencia estadísticamente- se registran como importaciones de motos, lo que significa que muchas de las unidades que se computan como importadas son íntegramente armadas en el país (producción local, no importación), e inclusive poseen una proporción importante de componentes nacionales. La rama importadora – ensambladora ocupa un significativo número de mano de obra local (500 operarios aproximadamente), cifra mayor que los puestos de trabajo que generaría la denunciante, en caso de cumplirse según lo propuesto y resultar exitoso su proyecto, y en una hipótesis de máxima".

PAGODA manifestó, en su escrito post-audiencia, que nace en 1994 como importador y que luego reconvierte su perfil al de productor, a partir de la importación de CKD (motos totalmente desarmadas). Para ello la empresa "montó una planta que elevara el estándar de calidad a través de la inspección, pintura y ensamble de los CKD, desechando las partes y piezas que no nos permitieran dar garantía con nuestro apellido familiar a los productos que vendemos, y aprovechando progresivamente el desarrollo tecnológico logrado en otros países, ir incorporando progresivamente mayor valor nacional a nuestras motos".

La Comisión investigó si la actividad de ensamblado que realizan las firmas que cumplieron con el Cuestionario del Productor justifican su inclusión como parte de la rama de producción nacional. Del análisis realizado y de las verificaciones efectuadas en las plantas de ensamblado surge que:

- Los kits importados son un conjunto de subconjuntos preensamblados que son luego sólo sometidos a un proceso de montaje y verificación técnica, previo a su entrega a concesionarios o revendedores.
- No existen constancias de integración nacional que haya implicado valor agregado importante propiamente de manufactura de partes o pintura en su primera aplicación. En este último aspecto solo se pudo verificar el repintado de algunas unidades o su adecuación a las características estéticas del mercado local.
- Este tipo de actividades tendría cabida como actividades de aprestamiento de preventa pero no califican como producción nacional.
- El empleo de mano de obra en estas líneas de montaje son asimilables en consecuencia a la actividad de comercialización de vehículos importados, aunque con una modalidad que involucra un mayor valor agregado nacional en comparación con las importaciones de motovehículos completamente armados.

La Comisión no acepta que los kits puedan considerarse un insumo de cuyo ensamblado resulte un producto distinto al que fuera importado coincidente a su vez con la clasificación aduanera.



Por todo lo expuesto, la Comisión decidió excluir de la rama de producción nacional a las empresas ensambladoras, en particular las firmas LA EMILIA SAN LUIS y PAGODA - aún cuando éstas presentan modelos de entre 75 y 100 c.c. -, incluyendo a sus importaciones de kits dentro de las importaciones al igual que los motovehículos armados,

En consecuencia, la rama de producción nacional quedó definida a los fines de esta investigación como la integrada por ZANELLA S.A., ROMPAL y JUKI, conjunto que reúne las características de proporción importante de la producción nacional en el sentido del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC.

V. DAÑO GRAVE A LA RAMA DE PRODUCCIÓN NACIONAL.

El Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC en su artículo 2, párrafo 1 establece que un Miembro que investiga la aplicación de una medida de salvaguardia debe analizar si "las importaciones de ese producto ... han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional ...".

Por lo tanto, corresponde que la Comisión considere en primer término si la evolución de las importaciones reúne las características previstas por la legislación vigente, para considerar la situación de la rama de producción nacional, las condiciones de competencia entre las importaciones y la producción nacional y la relación de causalidad entre el aumento de las importaciones y el daño grave o la amenaza de daño grave a la producción nacional. Asimismo, corresponde analizar si existen otras causas de daño distintas a las importaciones en cuyo caso el daño causado por éstas no podrá ser atribuido a las importaciones.

1. Evolución de las importaciones.

El artículo 4, párrafo 2.a) del Acuerdo establece que las autoridades competentes evaluarán en particular, con relación a las importaciones, el ritmo y la cuantía del aumento de las importaciones en términos absolutos y relativos, así como la parte del mercado interno absorbida por las importaciones en aumento. Asimismo, por lo indicado en el párrafo mencionado del artículo 2, deberá la Comisión considerar si tales importaciones se realizan en condiciones tales que puedan causar daño a la producción nacional.

Las importaciones consideradas en la presente investigación son las provenientes de los orígenes respecto de los cuales la República Argentina dispone de la facultad de aplicar una medida de salvaguardia en el marco del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC. Tales importaciones excluyen las originarias de los países miembros del MERCOSUR y consideran los restantes orígenes y las provenientes de la Zona Franca de Manaus⁴. Las importaciones así definidas constituyen la casi totalidad de las importaciones de motocicletas bajo investigación.

La evolución de las importaciones ha sido creciente en el período más reciente, tanto en términos absolutos como en relación al consumo nacional aparente y a la

⁴ La Comisión consideró para su análisis dichas importaciones conforme la Resolución GMC 08/94 ratificado según el dictamen DLAICM N° 1660 de la Dirección de Jurídicos del Ministerio de Economía de fecha 24 de mayo de 2001.



*Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior*

EXPEDIENTE CNCE N° 45/00
ACTA N° 776 - ANEXO

producción nacional. Los elevados niveles de importaciones de 1999, se aceleraron en términos absolutos en el primer trimestre de 2000; en términos relativos, el avance de importaciones fue constante desde 1996 en que representaban el 53% del mercado interno, llegando al 65% en 1999 y al 70% en el primer semestre de 2000. Si bien es cierto que las importaciones de 1999 fueron inferiores en valores absolutos a las de 1997 y 1998 (años de gran expansión de la demanda interna), no ocurrió lo mismo con relación al mercado y a la industria: aún en esos años las importaciones experimentaron un fuerte avance en términos relativos y pasaron de representar en 1996 el 53% del consumo nacional aparente al 57% en 1997 y al 63% en 1998; del mismo modo, las importaciones representaban el 94% de la producción nacional en 1996 y pasaron al 116% en 1997, la 161% en 1998, al 194% en 1999 y a un máximo del 202% en el primer trimestre de 2000.

En consecuencia, la Comisión determina que la evolución de las importaciones, tanto en ritmo como en cuantía, cumple con los extremos de aumento previstos en la legislación vigente.

En cuanto a si tales importaciones se realizaron en condiciones tales que pueden causar daño grave o amenaza de daño grave, la Comisión evaluó aspectos relativos a los precios y composición de las importaciones.

Así, la evolución de los precios ha sido decreciente en el mercado en todo el período investigado tanto para las importaciones como para la producción nacional.

La comparación de precios entre los productos nacionales e importados enfrentan las dificultades propias de la diversidad de modelos y cilindradas. La Comisión decidió utilizar los datos a nivel de los subconjuntos A, B y C, con la prevención que aún a ese nivel existen problemas de heterogeneidad de precios.

Considerando los precios FOB de las importaciones extrazona acumuladas, se observa para el subconjunto A una caída de precios desde 1996, la que fue muy pronunciada en los años más recientes (1999 y 2000); el precio por unidad pasó de u\$s 528.- en 1998 a u\$s 473.- en 1999 y a u\$s 451.- en 2000. Del mismo modo, los precios del subconjunto B pasaron de un máximo de u\$s 804.- en 1997 a u\$s 631.- en 1999 y a u\$s 466.- en 2000. En cuanto al subconjunto C, también los precios FOB experimentaron una pronunciada reducción, pasando de más de u\$s 900.- por unidad en 1995 y 1996, a u\$s 769 en 1999 y a u\$s 692.- en 2000.

Esta tendencia decreciente de los precios medios FOB de las importaciones investigadas, también se ha producido en los productos nacionales; así en el subconjunto A, los productos nacionales pasan de un promedio de \$ 1.131.- en 1995 a \$ 833.- en el primer trimestre de 2000 y en el subconjunto B de \$ 1.166.- en 1995 a \$ 996.- en el primer trimestre de 2000. Sin embargo, cuando se considera el período más reciente, los precios de los productos nacionales muestran una leve recuperación promedio; en el subconjunto A pasan de un mínimo de \$ 772.- en 1998 a \$ 833.- en el primer trimestre de 2000 y en el subconjunto B pasan de \$ 974.- en 1998 a \$ 996.- en el primer trimestre de 2000.

En consecuencia para el producto investigado el precio medio FOB de las importaciones que alcanzó su valor máximo en 1996 con u\$s 731.-, decreció en forma constante llegando a u\$s 689.- en 1999 y u\$s 605.- en 2000. Por su parte el ingreso medio por venta del producto similar o directamente competidor muestra el máximo valor en 1995 de \$ 1.133.- y decreciendo hasta mostrar en 1999 \$ 844 y en el período de 2000, \$ 858.-



Es importante señalar asimismo que en el período investigado, considerando las evidencias de la investigación, se observa una evolución en el mercado hacia la adquisición de vehículos superiores. Por lo tanto, resulta plausible aceptar la hipótesis que la evolución de los precios medios para cada subconjunto tiende a subestimar la caída de precios, pues se halla asociada en promedio a una mezcla de modelos distintos.

Del análisis de todos los aspectos referidos a las importaciones, la Comisión concluye que su evolución reciente reúne las condiciones exigidas por el Acuerdo sobre Salvaguardias en su artículo 4, párrafo 2.a). A saber:

- Las importaciones originarias de países no miembros del MERCOSUR han crecido significativamente en términos absolutos.
- Su crecimiento ha sido aún mayor cuando se las relaciona con la producción nacional y/o con la dimensión del mercado interno.
- Las condiciones de precios del producto importado han sido compatibles con el crecimiento de su participación de mercado.

Asimismo la Comisión concluye que existen suficientes pruebas de que las importaciones se han realizado en condiciones tales que pueden causar daño a la producción nacional.

2. Condición de la Industria Nacional.

A los efectos de analizar la condición de la industria, la Comisión evaluará cada uno de los factores enumerados en el párrafo 2 a) del artículo 4 del Acuerdo sobre Salvaguardias así como todos los demás factores pertinentes de carácter objetivo y cuantificable que tengan relación con la situación de esa rama de producción.

La producción nacional mostró una tendencia decreciente constante durante el periodo considerado salvo en el año 1997 y el 1er trimestre de 2000. Registró 50.309 unidades en 1995 y mantuvo durante todo el periodo analizado valores inferiores con un crecimiento en 1997. A partir de 1998 y más acentuadamente en 1999, la caída es significativa, llegando en el ultimo de los años mencionados a 29.446 unidades. En el primer trimestre de 2000, se produce cierto crecimiento respecto al primer trimestre del año anterior pero dado que se trata de una reversión en solo un trimestre, sobre valores sustancialmente inferiores a los valores históricos del período investigado, la Comisión considera que no tiene magnitud como para constituir un cambio en la tendencia negativa de la producción.

Del mismo modo, las ventas del conjunto de empresas nacionales dentro de la rama, experimentaron una sostenida caída desde 1997, pasando de 44.017 unidades en ese año a 29.165 unidades en 1999, acumulando así una reducción de 33,8%. Si bien para el 1er trimestre de 2000 se observa cierto crecimiento de las ventas, al igual de lo analizado para la producción, en el contexto de la evolución decreciente de los años anteriores no convalida una conclusión de cambio de tendencia. Así mismo las existencias han evolucionado en forma semejante.

La evolución de las cifras de ventas la industria ha dependido de lo ocurrido tanto con los volúmenes como con los precios. En tal sentido, el precio de venta promedio



*Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior*

EXPEDIENTE CNCE Nº 45/00
ACTA Nº 776 - ANEXO

(simple) de modelos representativos de las empresas relevadas cayo 7% en 1998 y 9% al año siguiente, manteniéndose sin cambios en el primer trimestre del año 2000..

En lo que se refiere a las exportaciones han tenido una permanente disminución en el período investigado a excepción del primer trimestre de 2000.

La información sobre empleo y productividad disponible en la investigación no es homogénea, pues solamente en 1998 y 1999 corresponde al conjunto de las tres empresas principales de la rama (ZANELLA, JUKI y ROMPAL). Sin embargo, se observa una caída constante de personal durante todo el período investigado destacándose el hecho que en los años 1998 y 1999, el conjunto de las tres empresas (ZANELLA, JUKI y ROMPAL) presentan niveles de empleo menores que los de ZANELLA en 1995 y 1996. Esta tendencia se manifiesta tanto en el empleo total como en el empleo en el área de producción. En el área de producción el empleo presenta una disminución muy acentuada en 1999 e inclusive en el 1er. Trimestre de 2000.

La masa salarial acompañó el sentido de las variaciones manifestadas por el nivel de empleo durante todo el período. Las reducciones más notorias se manifiestan en la comparación entre el primer trimestre de 1999 con el mismo período del 2000 cuando tanto el empleo como la masa salarial afectada al área de producción cae alrededor del 45%.

El producto medio físico tomado como la relación producción/total de empleo directamente afectada a la misma contienen en su cálculo, las restricciones planteadas en el análisis tanto de producción como de empleo, por lo cual la Comisión no lo considera un elemento de consistencia suficiente para incluirlo en sus conclusiones.

La capacidad de producción de las empresas ZANELLA HNOS, JUKI (ROMPAL no suministró información de este indicador) se mantuvo constante a lo largo del periodo en 176.108 unidades. Sin embargo durante el primer trimestre de 2000 la misma se reduce 19%, debido a la pérdida de capacidad de ZANELLA.

Paralelamente se manifiesta una notable caída en el grado de utilización de la capacidad, particularmente a partir de 1996, debido a la caída en los niveles de producción. El grado de utilización de la capacidad instalada que se ubicaba en 26% en 1997 fue cayendo en todos los años siguientes del período considerado para llegar al 15% en 1999 y al 14% en el 2000.

Con respecto a los estados financieros fueron informados por las empresas ZANELLA y JUKI, representando el producto similar el 100% de las ventas de la primera de las empresas mencionadas y entre el 15% y el 35% para la segunda.

ZANELLA muestra un fuerte decrecimiento del patrimonio neto que se debe a pérdidas netas registradas durante todo el periodo analizado. Durante el 2000 se produjo una variación con baja de capital e incremento de los resultados no asignados. En dicha empresa se observan ventas generales decrecientes, crecimiento del endeudamiento alcanzando al final del período una proporción de la deuda a corto plazo superior al 50 % en 2000 y baja liquidez. Al mismo tiempo, el patrimonio neto es decreciente, los resultados netos son negativos, así también como los operativos son negativos en gran parte del período.



En lo que respecta a JUKI, las ventas generales son decrecientes en el último período, observándose al mismo tiempo una disminución del pasivo con patrimonio neto relativamente estable. Por otra parte, en la mayor parte del período, los resultados operativos son negativos mientras que los resultados netos se manifiestan levemente positivos. La proporción de la deuda a corto plazo es superior al 40 % en los últimos años del período.

Del análisis de los distintos indicadores relativos a la situación de la industria, la Comisión concluye que la misma ha sufrido daño grave durante el período investigado, en especial en el período más reciente (años 1998 y 1999).

3. Condiciones de competencia.

El mercado nacional de motovehículos de hasta 100 c.c. con el alcance de la presente investigación, ha estado atendido por la industria nacional, por ensambladores o montadores de kits importados y por los importadores de vehículos armados.

Los principales orígenes en 1999 han sido China, India, Zona Franca de Manaos, Indonesia, Japón, Corea y Taiwán. Por su parte, las tres empresas productoras (ZANELLA, JUKI y ROMPAL) que respondieron al Cuestionario para el Productor importaron motocicletas durante el período analizado. ZANELLA, en general, realizó importaciones originarias de India, Taiwán y China. JUKI es distribuidora para la República Argentina de motocicletas y cuatriciclos marca KAWASAKI y de scooters PEUGEOT, originándose sus importaciones en Tailandia, Francia, Taiwán, China e Italia. ROMPAL indicó que tiene una relación comercial con KINETIC de India país, desde el cual realiza importaciones.

Surge de la investigación que el mercado interno está atendido por una abundante oferta de cantidades y modelos comprendidos por la investigación, lo que posibilita excelentes opciones de elección para los consumidores.

En tal sentido, el producto considerado es usado en comercios para realizar repartos, como medio de transporte (especialmente en ciudades chicas) así como por pequeñas y medianas empresas dedicadas a la mensajería, entre otros. En Argentina existe aun, a diferencia de muchos países, una demanda del ciclomotor con tendencia a incorporar mayores prestaciones al motovehículo.

El producto nacional es comercializado a través de distribuidores, en algunos casos minoristas y en otros mayoristas, que luego lo venden al usuario final. El producto importado es comercializado principalmente por medio de distribuidores y concesionarios y, en menor medida, mediante ventas directas al usuario final.

Es de señalar a los fines de las condiciones de la competencia algunos factores que han surgido de la investigación y que afectan, en forma imprevista, el mercado interno y la producción nacional durante el período investigado :

- La crisis "tequila" provocó una violenta caída de la demanda en el mercado interno. Los productos asiáticos se hicieron presente en el mercado con importantes bajas de precios principalmente por efecto de devaluaciones verificadas en los países de origen.



*Ministerio de Economía
Comisión Nacional de Comercio Exterior*

EXPEDIENTE CNCE N° 45/00
ACTA N° 776 - ANEXO

- La presencia de importaciones originadas en la zona franca de Manaus que alcanzó una posición dominante sobre todo en precios en el mercado nacional, catalizado particularmente a partir de 1999 con las devaluaciones del real.
- Los cambios operados a nivel económico y técnico, produjeron un profundo cambio en la composición de la demanda: los consumidores se han vuelto más exigentes y solicitan nuevas tecnologías, productos con mayores prestaciones, autonomía y velocidad, para poder transitar por autopistas y rutas y trasladarse a mayores distancias. Estas exigencias a su vez, han modificado también el comportamiento de los oferentes, que se ven obligados a monitorear en forma permanente y acabada los aspectos de servicio, repuestos y atención a sus clientes destinando todos sus esfuerzos a esto y a la calidad de los productos que ofrecen. El consumidor también enfrenta costos crecientes de los medios de transporte (con equiparación en muchos casos de una cuota al valor mensual del transporte público), así como la necesidad de suplir la falta del mismo en algunas áreas o en determinadas épocas.
- La amplia oferta de modelos junto a los cambios en las preferencias de los consumidores impactó fuertemente en la estructura del mercado, que en pocos años evolucionó, aún dentro del espectro de productos alcanzados por la investigación, en perjuicio de los ciclomotores de baja cilindrada y a favor de las motocicletas y otros motovehículos de cilindradas más altas y con mayores prestaciones (arranque eléctrico, cambios, motores a nafta, etc.). Este tipo de evolución del mercado creó condiciones desfavorables para la industria nacional, pues redujo las posibilidades de producir a escala económica con variedad de modelos, atendiendo principalmente al mercado interno.

En lo relativo a las tendencias del consumo en el escenario internacional, se observan comportamientos distintos entre países. En general, en los países desarrollados hay una tendencia a vehículos más caros, utilizados para el tiempo libre y diversión. Así por ejemplo: en Europa hay una tendencia a la versión scooters, en USA a las motocicletas versión custom, en Japón scooters y motos de varias versiones y de media cilindrada y alta gama, en Asia se diferencian de país a país, en lo que prevalece la versión scooter (Taiwán) y la versión street (ejemplo China) y en África, India, en lugares de América del Sur y en general en países donde la motocicleta tiene la función de medio de transporte único y económico prevalece el ciclomotor o la motocicleta de menor precio de Asia.

El resultado ha sido la concentración de la industria de productos masivos de bajo precio en países de ingresos reducidos o medios y de productos de alto precio o de productos de nichos en los países de ingresos altos.

En el mercado mundial se ha verificado una disminución de venta de ciclomotores debido precisamente a las nuevas exigencias del consumidor. Como ejemplo, se puede citar el caso de Italia, cuna del ciclomotor, donde el mismo ha sufrido una gran disminución de demanda que se produjo en beneficio del scooter.



4. Causalidad.

El párrafo 2.b) del artículo 4 del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC señala que no se efectuará la determinación sobre daño grave que es relevante para la aplicación de una medida de salvaguardia, "a menos que la investigación demuestre, sobre la base de pruebas objetivas, la existencia de una relación de causalidad entre el aumento de las importaciones del producto de que se trate y el daño grave". También señala que el daño causado por otros factores distintos a las importaciones, no deberá atribuirse a las importaciones.

El importante avance de las importaciones posterior a 1996, tanto en términos absolutos como relativo, con una amplia variedad de modelos a precios decrecientes, fue una causa de daño grave a la producción nacional. Así en 1997 la industria nacional logra aumentar escasamente sus ventas en un mercado fuertemente expansivo; sin embargo, ya en ese año las importaciones logran elevar su cuota de mercado del 53% en 1996 al 57% en 1997. En 1998 y 1999 se produce el derrumbe de la producción y ventas de la industria nacional, al tiempo que las importaciones siguen avanzando hasta ocupar el 70% del mercado en el primer trimestre de 2000. Como fuera señalado oportunamente, las condiciones de precios fueron funcionales a esta evolución del mercado al tiempo que el despliegue importador hizo valer todo el peso de la amplia variedad de modelos.

En cuanto a la evolución de la demanda la Comisión reconoce que en 1999 y en el primer trimestre de 2000 la recesión del mercado interno explica en parte las condiciones de daño a la industria.

En consecuencia, la Comisión concluye que la evolución de las importaciones que causan daño a la industria nacional han sido "inesperadas" y encuadran en el concepto de "evolución imprevista de las circunstancias" señalado en el primer párrafo del Artículo XIX del GATT de 1994. Esta conclusión está fundada en los factores imprevistos que estimularon las importaciones descriptos anteriormente, en particular los cambios bruscos de la economía de varios importantes exportadores y los cambios de las condiciones de oferta y demanda del producto investigado.

5. Conclusión final.⁵

Habiéndose concluido que la industria nacional sufre daño grave, que existe una relación causal entre el aumento de las importaciones y tal daño, y que tal aumento ha sido el resultado de una evolución imprevista de las circunstancias, la Comisión determina que se encuentran reunidos los elementos requeridos por el artículo 2 del Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC para hacer viable la aplicación de una cláusula de salvaguardia.

⁵ Atento a que conforme con el párrafo 1 del artículo 5 del Acuerdo sobre Salvaguardias, "un Miembro sólo aplicará medidas de salvaguardia en la medida necesaria para prevenir o reparar el daño y facilitar el reajuste", la Comisión informa que la peticionante presentó un Plan de Reajuste sobre el que, en función de lo previsto en artículo 17 del Decreto N° 1059/96, corresponde su evaluación a la Secretaría de Comercio. A tal fin, el Informe Técnico de esta Comisión incluye la información pertinente presentada durante la investigación.