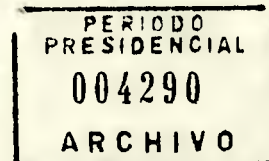


98-4-1



MAT. : Importación de camionetas
NISSAN

SANTIAGO, 11 DE MARZO DE 1992

DE: SR MINISTRO DE HACIENDA

A: SR. JEFE DE GABINETE
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

En relación con los antecedentes que Ud. me ha solicitado tengo a bien hacer llegar toda la información necesaria acerca de la situación surgida a raíz de la recomendación que la Comisión Nacional de Distorsiones hizo al Ministerio de Hacienda en el caso de la investigación de la importación de las camionetas Nissan procedentes de México.

1- La Comisión en su sesión N° 36, celebrada el 30 de Octubre de 1991, acordó iniciar una investigación con motivo de la denuncia presentada por General Motors S.A. acerca de distorsiones en los precios de importación de camionetas NISSAN procedentes desde México.

El correspondientes aviso del inicio de la investigación fue publicado en el Diario Oficial el 6 de noviembre de 1991.

2- El plazo máximo que la Comisión tiene para resolver una investigación es de 90 días desde la fecha de publicación del inicio de la misma en el Diario Oficial.

3- Durante los primeros 60 días desde el inicio de la investigación la Comisión puede recomendar medidas provisionales mientras se realiza la investigación. La Comisión, en su sesión N° 38 del 4 de diciembre de 1991, desestimó la solicitud de General Motors S.A. para aplicar medidas provisionales en la importación de camionetas denunciadas.

4- La Comisión Nacional de Distorsiones establecida en el artículo 11 de la Ley 18.525, está integrada por los siguientes miembros:

a- Fiscal Nacional Económico quien la Preside.

- b- Un representante del Ministro de Hacienda.
- c- Un representante del Ministro de Economía.
- d- Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- e- Dos representantes del Banco Central de Chile.
- f- El Director del Servicio Nacional de Aduanas.

5- El Banco Central de Chile actúa como Secretaria Técnica de la Comisión. Es decir, es el órgano encargado de recoger los antecedentes de la investigación y de evacuar un informe a los integrantes de la Comisión quienes recomiendan al Presidente de la República la adopción de una medida o desestiman los antecedentes de la denuncia dependiendo del caso.

6- Chile es suscriptor del Código de Subvenciones del GATT el que establece que en casos en que estén involucrados programas de Gobierno se debe notificar al país de origen de las mercancías denunciadas.

En el caso de la denuncia presentada por General Motors S.A. el Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de la Dirección General de Relaciones Económicas Bilaterales notificó a la Embajada de los Estados Unidos Mexicanos el inicio de la investigación antes aludida adjuntando los antecedentes de la denuncia y solicitando información sobre el particular.

Esta comunicación fue remitida el 8 de noviembre de 1991 y el 19 de noviembre de 1991 se acompañaron los antecedentes en cuestión.

El 3 de Enero de 1992, se remitió a la Embajada de México un cuestionario dirigido a NISSAN de México en el que se solicitaban antecedentes para la investigación.

7- Durante todo el proceso de investigación la Secretaria Técnica de la Comisión mantuvo contacto, tanto con la parte denunciante como con las empresas interesadas en participar en esta investigación. Las partes que hicieron llegar antecedentes a la Comisión fueron General Motors, ASIMET, y las empresas importadoras de los productos denunciados NISSAN CIDEF S.A. y DATSUN Chile Ltda.

8- El 22 de Enero de 1992 la Comisión Nacional de Distorsiones recibió en audiencia a los representantes de General Motors de Chile, ASIMET, NISSAN CIDEF S.A. y DATSUN CHILE Ltda. para tomar conocimiento de sus planteamientos relativos a los antecedentes de la investigación. En necesario destacar que todas las partes interesadas tuvieron acceso a la información no confidencial disponible en el transcurso de la investigación. Es decir, contaban con toda la información pertinente para realizar sus alegatos.

En esta misma sesión la Secretaría Técnica presentó un resumen de la investigación luego del cual se produjo un debate entre los integrantes de la Comisión. Posteriormente se acordó tomar una resolución definitiva el día lunes 27 de enero.

9- En su sesión N° 42 del 27 de enero de 1992, la Comisión dio por concluida la investigación. Dado que los Estados Unidos Mexicanos no aportaron antecedentes relevantes que pudieran cuantificar con exactitud el monto de la distorsión consecuencia de su Estatuto Automotriz como tampoco lo hizo NISSAN de México, la Comisión debió resolver con la mejor información disponible ello de conformidad con el Código de Subvenciones del GATT suscrito por Chile.

Un informe jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores calificó el efecto del régimen automotriz vigente en México como un mecanismo de subsidio indirecto a la producción local.

A juicio de la Comisión:

a- Existen distorsiones en los precios de importación de las camionetas denunciadas. En efecto, los antecedentes disponibles a Octubre de 1991 --antes del inicio de la investigación-- indican:

	Precio FOB US\$	Precio Interno México* US\$
Camioneta NISSAN 1.750 cc Chassis largo, cabina simple.	3.375	6.850
* Precio interno <u>sin impuestos</u> .		

Estos antecedentes indican que el diferencial de precios es de un 103% lo que constituye una situación anormal.

El GATT en su artículo VI define esta situación como dumping.

b- No existe daño significativo a la producción nacional de camionetas de cabina simple y cabina doble.

c- No existe amenaza de daño inminente a la producción nacional de camionetas de doble cabina.

d- Existe una amenaza de daño a la producción nacional de camionetas de cabina simple.

e- La amenaza de daño a la producción nacional se observa en el fuerte incremento del ritmo de las ventas de las camionetas denunciadas de un 56% entre 1990 y 1991.

La evolución en la participación en el consumo nacional de las camionetas cabina simple denunciadas pasó desde un 18.6% en 1989 a un 23% en 1990 y un 29% en 1991.

Por su parte las camionetas nacionales Luv cabina simple, disminuyeron su participación en el consumo nacional desde un 38% en 1990 a 33% en 1991.

Asimismo al comparar los precios ex-aduana (CIF + Arancel) con los precios de venta sin IVA de las empresas que comercializan camionetas se observa que el margen así definido de las camionetas denunciadas es muy superior al del resto de otras empresas importadoras de camionetas. Esto constituye, a juicio de la Comisión, una amenaza dado que las empresas importadoras de las camionetas denunciadas tienen un amplio margen para reducir sus precios de ventas internos aumentando su participación en el mercado nacional en desmedro de la producción nacional de camionetas de cabina simple. Este amplio margen es consecuencia de los bajos precios distorsionados de importación.

Es por ello que la Comisión - por la unanimidad de sus miembros-- recomendó establecer un derecho compensatorio de un 6% exclusivamente a la importación de camionetas de cabina simple originarias de México.

La Comisión tuvo en consideración la política automotriz de Chile que a través de sus créditos fiscales compensaron en parte el monto estimado de la distorsión en el precio de las camionetas mexicanas de cabina simple.

El Ministerio de Hacienda acogió la recomendación de la Comisión lo cual se materializó mediante la dictación del decreto N° 89 de fecha 31/1/92, sujeto al trámite de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República.

Fueron hechas diversas presentaciones ante la Comisión por parte de las empresas importadoras de las camionetas denunciadas en orden a considerar una reapertura de la investigación y la derogación de la recomendación.

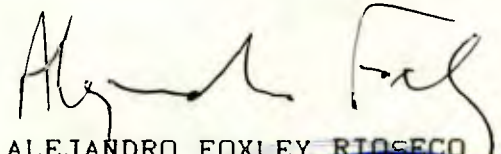
Estas presentaciones han sido desestimadas por cuanto a la Comisión, conforme a su reglamento, no le corresponde pronunciarse durante este período dado que no hay medidas vigentes. En efecto, el reglamento de la Comisión no permite analizar nuevamente el caso durante el período que media entre el envío de la resolución definitiva y la fecha en que se publique en el Diario Oficial el respectivo decreto. No obstante lo anterior, la Comisión sí tiene facultades para reestudiar el caso a partir del primer día de publicado en el Diario Oficial el decreto que acoge la medida recomendada siendo necesaria la presentación de nuevos antecedentes para proceder al efecto.

Con fecha 18 de febrero en curso tanto el Ministerio de Hacienda como la Comisión de Distorsiones recibieron sendos oficios de la Contraloría General de la República en los que se solicita se informe en relación con lo planteado por CIDEF y DATSUN Chile mediante recursos interpuestos ante la Contraloría solicitando no dar curso al mencionado decreto. Con fecha 21 y 25 de febrero ambas instituciones hicieron llegar a la Contraloría los fundamentos legales del decreto 89 del año en curso devolviéndolo para su trámite regular.

Con fecha 9 de marzo la Contraloría tomó razón del decreto y emitió un informe jurídico, cuyo texto integro se acompaña al presente oficio, el cual concluye:

Por consiguiente, en concepto de esta Contraloría General, el decreto 89 de 1992, del Ministerio de Hacienda, se ajusta a las normas de la ley N° 18.525 y del decreto reglamentario N° 545 de 1990, de esa Secretaría de estado, por lo que procede desestimar las alegaciones invocadas por las empresas peticionarias y tomar razón del indicado acto administrativo.

En síntesis, todo el procedimiento seguido para la adopción de la medida ha estado en conformidad con las disposiciones y atribuciones legales vigentes.



ALEJANDRO FOXLEY RIOSECO
Ministro de Hacienda

