

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

GPA/W/234

7 de enero de 2003

(03-0018)

Comité de Contratación Pública

Original: inglés

RESPUESTAS DEL JAPÓN A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR LA COMUNIDAD EUROPEA CON RESPECTO A SU NOTIFICACIÓN (GPA/W/144 A 146)

Comunicación del Japón

A continuación figuran las respuestas del Japón a las preguntas formuladas por la Comunidad Europea (GPA/W/205) con respecto a la notificación del Japón (GPA/W/144 a 146) relativa a la East Japan Railway Company (Compañía de Ferrocarriles del Este del Japón), la Central Japan Railway Company (Compañía de Ferrocarriles del Centro del Japón) y la West Japan Railway Company (Compañía de Ferrocarriles del Oeste del Japón).

1. *¿Cuántas compañías tienen licencia para utilizar la infraestructura de cada una de las tres compañías Honshu? ¿Cuáles son las respectivas cuotas de mercado de esas compañías?*

a) En el Japón, es posible que una compañía ferroviaria que no posee infraestructura explote transportes ferroviarios mediante el arrendamiento de la infraestructura de otras compañías ferroviarias. Esos acuerdos se basan en contratos de arrendamiento privados, y no en licencias expedidas por el Gobierno.

b) Las compañías ferroviarias que utilizan infraestructura de las respectivas compañías Honshu son las siguientes:

- Compañía de Ferrocarriles del Este del Japón: un arrendatario (Compañía de Ferrocarriles de Carga del Japón (CF de Carga))
- Compañía de Ferrocarriles del Centro del Japón: dos arrendatarios (CF de Carga y Tokai Transport Service Company)
- Compañía de Ferrocarriles del Oeste del Japón: cuatro arrendatarios (CF de Carga; Sagano Scenic Railway Co., Ltd.; Ihara Railway Co., Ltd.; y Noto Railway Co., Ltd.).

c) La cuota de mercado de la CF de Carga es la que se indica a continuación. La cuota de mercado de cada una de las otras cuatro compañías ferroviarias de pasajeros es inferior al 0,1 por ciento en términos de pasajeros y pasajeros-kilómetros.

(Participaciones en la carga total (por volumen))

CF de Carga	Otras compañías ferroviarias privadas	Buques costeros	Aerolíneas	Vehículos automóviles
0,6%	0,3%	8,1%	0,0%	91,0%

(Ejercicio fiscal de 1999)

(Participaciones en la carga total (por toneladas-kilómetros))

CF de Carga	Otras compañías ferroviarias privadas	Buques costeros	Aerolíneas	Vehículos automóbiles
4,0%	0,0%	40,9%	0,2%	54,8%

(Ejercicio fiscal de 1999)

2. *¿Durante cuánto tiempo está previsto que las Directrices se apliquen a las compañías Honshu?*

Las Directrices seguirán siendo aplicables a las tres compañías Honshu "por el momento", según lo dispuesto en el artículo 2 de la modificación de la Ley sobre las Compañías de Ferrocarriles de Pasajeros y la Compañía de Ferrocarriles de Carga del Japón (véase la página 2 del documento GPA/W/152) y el último párrafo de la sección I (Objetivos) de las Directrices (página 3 del documento GPA/W/179). Dado que ha transcurrido menos de un año desde que la Ley y las Directrices entraran en vigor el 1º de diciembre de 2001, el Japón no puede, en estos momentos, facilitar una fecha específica en la que se examinarán estas disposiciones, teniendo en cuenta los nuevos progresos realizados en el proceso de reforma de los Ferrocarriles Nacionales del Japón.

3. *Tenemos entendido que las compañías Honshu y las compañías de ferrocarriles del Japón restantes realizarán conjuntamente la contratación de infraestructura relacionada con los ferrocarriles, como rieles y servicios. Sírvanse explicar qué se contratará conjuntamente y de qué modo se organizará. Sírvanse también indicar en detalle la participación del Gobierno o de los órganos o funcionarios gubernamentales en el procedimiento de contratación.*

a) Las compañías de ferrocarriles de pasajeros del Japón contratan conjuntamente sólo la adquisición de rieles. No hay planes para la contratación conjunta de bienes y servicios, excepto los rieles.

b) Se procede a la contratación conjunta de la adquisición de rieles del modo siguiente:

Una de las compañías de ferrocarriles del Japón, que actúa como representante de las compañías de ferrocarriles del Japón con respecto a la contratación pública, en primer lugar recaba información de cada compañía de ferrocarriles del Japón sobre el volumen de rieles necesarios para la siguiente adquisición. A continuación, se concluye un contrato de compra con el fabricante de rieles que licita ofreciendo el precio más bajo por el conjunto de rieles. La compañía de ferrocarriles del Japón que coordina la contratación cobra las facturas de las demás compañías de ferrocarriles del Japón y lleva a cabo el pago.

c) La contratación conjunta de rieles por las compañías de ferrocarriles del Japón se realiza sobre una base puramente voluntaria a fin de reducir los costos. En este proceso de contratación no participan el Gobierno ni los órganos o funcionarios gubernamentales.

(En este contexto, el Japón desea señalar que el Gobierno del Japón nunca ha pedido o aconsejado a la Compañía de Ferrocarriles del Este del Japón que coordine la contratación común de la adquisición de raíles. Con arreglo a la Ley modificada (véase el documento GPA/W/152) el Gobierno del Japón no tiene derecho a ejercer control o influencia sobre la contratación efectuada por las tres compañías Honshu. Por lo tanto, el Japón no ve la pertinencia de esta cuestión a efectos del control o influencia ejercidos por el Gobierno sobre la entidad en el sentido del apartado b) del párrafo 6 del artículo XXIV. Con miras a acelerar las consultas, el Japón pide a la Comunidad Europea que exponga sus preocupaciones específicas así como las razones por las que esta cuestión es pertinente con arreglo a lo dispuesto en este artículo si desea más aclaraciones.)

4. *¿Cuáles son los cambios que han registrado las cuotas de mercado de cada una de las tres compañías Honshu desde su privatización?*

Véase el apéndice 1 *infra*.

5. *Sírvanse indicar en detalle cualquier subvención que cada una de las compañías Honshu pueda recibir, cuáles son los criterios para su concesión y de qué modo se asignan a las compañías.*

a) Desde la división y privatización de los Ferrocarriles Nacionales del Japón en 1987, no ha habido subvenciones concedidas con carácter exclusivo a las tres compañías Honshu. Las compañías Honshu se han beneficiado de dos programas de subvenciones que todas las compañías ferroviarias del Japón tienen derecho a solicitar. Se trata de subvenciones destinadas a la instalación de equipos de seguridad en los cruces de vías y a la instalación de equipos y servicios sin barreras.

b) El objetivo del programa de subvenciones para la instalación de equipos de seguridad en los cruces de vías es prevenir accidentes al atravesar la vía. Pueden beneficiarse de este programa de subvenciones todos los operadores de empresas ferroviarias que cumplan determinados criterios (por ejemplo, que los beneficios derivados no excedan del 7 por ciento del valor total del activo fijo de una compañía empleado en sus operaciones ferroviarias). En el marco de este programa, dentro de las limitaciones presupuestarias, el Gobierno central puede sufragar hasta la mitad de los costos de construcción necesarios por operador y los gobiernos locales hasta un tercio de los costos de construcción necesarios por operador.

c) El objetivo del programa de subvenciones para la instalación de equipos y servicios libres de obstáculos es asegurar un acceso mejor a los sistemas de transporte para los mayores y los discapacitados físicos. Pueden beneficiarse de este programa todos los operadores de empresas ferroviarias, a excepción de la Teito Rapid Transit Authority y los gobiernos locales que mantengan vías férreas subterráneas. Las administraciones centrales y locales pueden conceder subvenciones en el marco de este programa dentro de las limitaciones presupuestarias. No se establece un límite máximo específico para la cuantía de subvenciones que las administraciones locales pueden otorgar por operador. La cuantía de la subvención que pueda conceder el Gobierno central a un operador no puede exceder:

i) de la cuantía total de las subvenciones que el operador recibe de las administraciones locales; y

ii) de un tercio de los costos de construcción necesarios para que esos equipos y servicios sean instalados por el operador.

d) Véase el apéndice 2 para la asignación de las dos subvenciones a las compañías ferroviarias, incluidas las tres compañías Honshu.*

6. *Sírvanse explicar en detalle los acuerdos de arrendamiento financiero concertados entre la Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón y las compañías Honshu, en relación con la construcción y ulterior administración de las líneas Shinkansen. Sírvanse explicar el procedimiento mediante el cual las compañías Honshu adquirirán la propiedad de la infraestructura*

* Dado que las tres compañías Honshu explotan sus empresas ferroviarias en un área extensa, el número de estaciones de cuya construcción, mantenimiento o gestión son responsables, es mucho mayor que el de otras compañías ferroviarias. Como resultado, la cuantía total de subvenciones otorgadas a cada empresa Honshu es relativamente elevada, pero la proporción de los ingresos derivados de las subvenciones en los ingresos totales de cada compañía Honshu es inferior al 0,1 por ciento.

de las líneas Shinkansen y si se ofrecerá esta posibilidad a otras empresas. ¿Quién será responsable del mantenimiento de las líneas durante el período de arrendamiento financiero y de qué modo se llevará a cabo la contratación consiguiente que sea necesaria?

a) En septiembre de 2002, funcionaban en el Japón cinco sistemas Shinkansen. Cuatro son de propiedad de una de las tres compañías Honshu y están administradas por una de ellas, como se indica a continuación:

- Tokaido Shinkansen (por la CF del Centro), Sanyo Shinkansen (por la CF del Oeste), Tohoku Shinkansen (por la CF del Este) y Joetsu Shinkansen (por la CF del Este).
- Hokuriku Shinkansen (117,4 kilómetros entre Takasaki y Nagano, de cuyo mantenimiento se ocupa la CF del Este) es la única cuya infraestructura está en parte arrendada de la Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón. La porción arrendada es únicamente del 6 por ciento de la longitud total de los cinco sistemas Shinkansen actualmente en funcionamiento.

b) Los detalles del acuerdo de arrendamiento de Hokuriku Shinkansen son los siguientes:

i] Duración del arrendamiento: 30 años a partir del 1º de octubre de 1997. (La forma en que se dispondrá de las instalaciones al final del período de vigencia del acuerdo de arrendamiento se determinará mediante consultas entre la Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón y la CF del Este.)

ii] Tasa de arrendamiento: 17.500 millones de yenes al año más costos de gestión (incluido el impuesto sobre activo fijo).

(Por ejemplo, la tasa media anual de arrendamiento realmente pagada en el período comprendido entre el ejercicio fiscal de 1998 y el ejercicio fiscal de 2002 es aproximadamente de 20.200 millones de yenes.)

iii] Cláusula de mantenimiento y reparación:

- La CF del Este se encarga de realizar los trabajos de reparación y mantenimiento ordinarios necesarios para asegurar tanto la regularidad del funcionamiento como la seguridad y comodidad de los pasajeros.
- La Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón es responsable de los costos que excedan del mantenimiento y reparación ordinarios y los financia.

c) La Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón puede, con la aprobación del Ministro de Ordenación del Territorio, Infraestructuras y Transportes, traspasar la propiedad de un sistema Shinkansen al operador de una empresa ferroviaria. El traspaso de la propiedad no se limita a las tres compañías Honshu. Por lo tanto, las compañías ferroviarias que no forman parte del sistema de ferrocarriles del Japón (incluidas las que son de propiedad de una compañía extranjera) pueden comprar un sistema Shinkansen a la Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón.

d) Mientras la CF del Este y la Corporación Pública de Construcción de los Ferrocarriles del Japón estén incluidas en el anexo 3 del apéndice I del Japón, estas entidades realizarán la contratación relacionada con los trabajos de mantenimiento y reparación de los sistemas Shinkansen de conformidad con el Acuerdo sobre Contratación Pública.

APÉNDICE 1

CUOTAS DE MERCADO DE LAS TRES COMPAÑÍAS HONSHU DE FJ

<Pasajeros> Ejercicio económico

	Ferrocarriles	1987	1990	1995	1999
Tres compañías Honshu de FJ	CF del Este	25,2%	26,1%	26,7%	27,0%
	CF del Centro	2,0%	2,2%	2,3%	2,3%
	CF del Oeste	7,4%	7,7%	8,3%	8,4%
	Subtotal	34,6%	35,9%	37,3%	37,7%
Otras compañías de FJ	CF Hokkaido	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%
	CF Shikoku	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
	CF Kyushu	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%
	Subtotal	2,0%	2,0%	2,3%	2,2%
Otras compañías ferroviarias privadas	Subtotal	63,4%	62,1%	60,4%	60,1%

<Pasajeros-kilómetros> Ejercicio económico

	Ferrocarriles	1987	1990	1995	1999
Tres compañías Honshu de FJ	CF del Este	30,3%	30,9%	32,1%	32,7%
	CF del Centro	11,9%	13,2%	12,4%	12,4%
	CF del Oeste	13,3%	13,5%	13,9%	13,7%
	Subtotal	55,5%	57,5%	58,4%	58,8%
Otras compañías de FJ	CF Hokkaido	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%
	CF Shikoku	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
	CF Kyushu	2,2%	2,1%	2,2%	2,1%
	Subtotal	3,8%	3,8%	3,9%	3,7%
Otras compañías ferroviarias privadas	Subtotal	40,6%	38,7%	37,8%	37,5%

APÉNDICE 2

ASIGNACIÓN DE SUBVENCIONES

SUBVENCIÓN PARA LA INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE SEGURIDAD EN LOS CRUCES DE VÍAS

(Unidad: millones de yenes)

			Ejercicio de 1996	Ejercicio de 1997	Ejercicio de 1998	Ejercicio de 1999	Ejercicio de 2000	Ejercicio de 2001
FJ	Tres compañías Honshu de FJ	CF del Este	0	0	0	0	13	7
		CF del Centro	0	0	0	0	120	13
		CF del Oeste	0	0	0	0	0	0
		Subtotal	0	0	0	0	133	20
	Otras compañías de FJ	CF Hokkaido	0	12	8	4	0	26
		CF Shikoku	23	25	35	57	22	23
		CF Kyushu	58	92	35	28	51	32
		CF de carga	0	0	0	0	0	0
		Subtotal	81	130	78	89	73	81
	Total de FJ		81	130	78	89	206	101
Otras compañías ferroviarias privadas	[1]*	30	35	28	15	11	13	
	[2]	27	23	15	10	8	8	
	[3]	23	21	15	10	7	7	
	[4]	14	14	14	7	7	6	
	[5]	11	8	13	6	6	6	
	Total de otras compañías		22	34	64	30	23	10
	Total de compañías ferroviarias privadas		127	134	149	78	62	50
Total general		208	264	228	166	268	151	

* Los números indican el orden de la cuantía anual de subvenciones recibidas; la clasificación real de las compañías varía de un año a otro. Por ejemplo, [1] podría corresponder a la Compañía A en el ejercicio de 1996, y a la Compañía B para el ejercicio de 1997.

SUBVENCIÓN PARA LA INSTALACIÓN DE EQUIPOS Y SERVICIOS SIN BARRERAS

(Unidad: millones de yenes)

			Ejercicio de 1996	Ejercicio de 1997	Ejercicio de 1998	Ejercicio de 1999	Ejercicio de 2000	Ejercicio de 2001
FJ	Tres compañías Honshu de FJ	CF del Este	24	11	34	864	772	386
		CF del Centro	0	0	1	749	241	261
		CF del Oeste	8	3	16	203	554	862
		Subtotal	31	14	50	1.815	1.568	1.510
	Otras compañías de FJ	CF Hokkaido	0	1	16	353	71	23
		CF Shikoku	0	0	0	28	0	0
		CF Kyushu	6	8	0	240	123	18
		CF de carga	0	0	0	0	0	0
		Subtotal	6	9	16	621	194	41
	Total de FJ		37	23	66	2.436	1.761	1.550
Otras compañías ferroviarias privadas	[1]*	14	35	18	331	249	441	
	[2]	10	16	14	330	248	369	
	[3]	9	11	14	245	190	365	
	[4]	8	8	12	167	167	302	
	[5]	7	6	9	158	131	296	
	Total de otras compañías		25	8	17	698	302	1.087
	Total de compañías ferroviarias privadas		72	83	86	1.929	1.286	2.860
Total general			109	107	151	4.365	3.048	4.410

* Los números indican el orden de la cuantía anual de subvenciones recibidas; la clasificación real de las compañías varía de un año a otro. Por ejemplo, [1] podría corresponder a la Compañía A en el ejercicio de 1996, y a la Compañía B para el ejercicio de 1997.