



SE

SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

MEMORIAS DOCUMENTALES

Unidad de Coordinación de Negociaciones Internacionales

**Servicios de transporte transfronterizos
de carga internacional bajo TLCAN**

Secretaría de Economía
Administración Pública Federal

2006 | 2012



SE

SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



Vivir Mejor

MEMORIAS DOCUMENTALES

Secretaría de Economía
Administración Pública Federal

2006 | 2012

Servicios de transporte transfronterizos de carga internacional bajo TLCAN

I.- Fundamento Legal

El presente documento tiene como fundamento los *Lineamientos para la Elaboración e Integración de Libros Blancos y Memorias Documentales*, publicado por la Secretaría de la Función Pública en el Diario Oficial de la Federación, el 10 de octubre de 2011.

II. Presentación

Como parte de los compromisos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), México y Estados Unidos acordaron abrir sus estados fronterizos a los transportistas de carga en diciembre de 1995, y al resto del territorio a partir de enero de 2000. Ante el incumplimiento de Estados Unidos México solicitó la instalación de un panel de solución de controversias y obtuvo un dictamen favorable del mismo en febrero de 2001.

El panel recomendó a Estados Unidos que realizara las acciones necesarias para cumplir su compromiso de apertura del autotransporte. Como resultado de que México impuso represalias a Estados Unidos en 2009, después de que éste país se negó a cumplir la recomendación del panel, el gobierno de Estados Unidos y el de México firmaron el 6 de julio de 2011 un Memorándum de Entendimiento que permite implementar un programa para alcanzar la apertura del autotransporte transfronterizo de carga comprometida en el TLCAN. La primera fase del programa tiene una duración máxima de 3 años y es un primer paso hacia la apertura total pactada.

Los servicios de autotransporte transfronterizo puerta a puerta son fundamentales para una mayor competitividad del sector y un flujo más ágil del comercio entre México y Estados Unidos. Además, permiten a México aprovechar la ventaja comparativa que le otorga su vecindad con el mercado más grande del mundo.

III. Marco Jurídico

- Artículo 89 fracción X y Artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Artículo 34 fracción I de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Artículo 4 fracción V y Artículo 5 fracción IX de la Ley de Comercio Exterior.
- Ley sobre la Celebración de Tratados.
- Ley sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica.
- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, Eje 5: *Democracia efectiva y política exterior responsable*. Objetivo 6: *Apoyar el desarrollo económico, social y político del país a partir de una efectiva inserción de México en el mundo*.
- Programa Sectorial de Economía 2007-2012. Eje 3: *Fomentar el comercio exterior y la inversión extranjera directa (IED)*.
- Artículo 17 del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía.

IV. Antecedentes

México y Estados Unidos acordaron abrir sus estados fronterizos a los transportistas de carga en diciembre de 1995, y al resto del territorio a partir de enero de 2000. Estados Unidos no llevó a cabo la apertura, argumentando cuestiones de seguridad.

México solicitó la instalación de un panel de solución de controversias en el marco del TLCAN, cuyo dictamen fue favorable a nuestro país en febrero de 2001. El panel recomendó a Estados

Servicios de transporte transfronterizos de carga internacional bajo TLCAN

Unidos que realizara las acciones necesarias para cumplir su compromiso de apertura del autotransporte.

En marzo de 2002, el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT) publicó las reglas de entrada para la operación de los transportistas mexicanos a ese país, las cuales fueron evaluadas y analizadas por el gobierno mexicano.


En enero de 2003, la Corte de Apelaciones del Noveno Circuito en San Francisco determinó que el DOT no elaboró los estudios de impacto ambiental requeridos por la legislación estadounidense previo a permitir la entrada de camiones mexicanos a su territorio. Por consiguiente, el DOT suspendió la implementación de las reglas que permitirían el acceso a los transportistas mexicanos hasta que se realizaran dichos estudios.

En abril de 2004, el DOT apeló la decisión de la Corte de Apelaciones del Noveno Circuito en San Francisco ante la Suprema Corte de Justicia.

En junio de 2004, la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos dictaminó a favor del DOT, permitiéndole proceder con las solicitudes de autotransportistas mexicanos.

Entre 2005 y 2006, ambos países se reunieron en diversas ocasiones a fin de desarrollar una estrategia que permitiera la apertura de la frontera al autotransporte de carga. Durante el proceso de definición, se consultó en todo momento a las organizaciones de transporte de México y Estados Unidos.

En septiembre de 2007, ambos gobiernos iniciaron la implementación de un Proyecto Demostrativo, como un primer paso hacia el cumplimiento de los compromisos de autotransporte de carga. Este programa consistió en que, a través de un solo camión y operador, se entregaran las mercancías hasta el lugar de destino. Se tenía contemplada una duración de un año y la participación de aproximadamente 100 empresas por país.

En agosto de 2008, ambos gobiernos acordaron extender el Proyecto Demostrativo por dos años más, debido al buen desempeño de las empresas participantes. Las evaluaciones sobre el Proyecto durante su primer año de operación demostraron que los transportistas participantes cumplieron, incluso, con mejores estándares de seguridad que los transportistas de Estados Unidos que no operaron en el programa. 

El 11 de marzo de 2009, el Presidente Obama firmó la Ley Omnibus de asignaciones para el año fiscal 2009 de Estados Unidos, en la que el Congreso de ese país introdujo una prohibición al DOT para utilizar recursos del presupuesto en el Proyecto Demostrativo, lo que significó su cancelación.

El 19 de marzo de 2009, México impuso la primera lista de represalias a productos provenientes de Estados Unidos por el incumplimiento de sus obligaciones en el TLCAN, relativas al autotransporte transfronterizo. La represalia consistió en incrementar aranceles para 89 productos (53 industriales y 36 agrícolas) provenientes de 40 estados de la Unión Americana.

El 16 de agosto de 2010, el gobierno mexicano anunció la aplicación del mecanismo para represalias comerciales, que se conoce como carrusel, rotando la lista de productos estadounidenses a los que se impuso esta medida en el 2009. Lo anterior, con el fin de reforzar su efectividad e incentivar a Estados Unidos para que cumpliera con la liberalización del autotransporte, clave para el comercio y la competitividad de América del Norte.


Servicios de transporte transfronterizos de carga internacional bajo TLCAN

V. Resultados y beneficios

Como resultado de la aplicación de represalias por parte de México, el 6 de julio de 2011, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el DOT suscribieron un Memorándum de Entendimiento que permite implementar el acuerdo sobre la apertura del autotransporte transfronterizo de carga que anunciaron los Presidentes Felipe Calderón y Barack Obama el 3 de marzo de ese año.

Con la firma de este Memorándum, México acordó suspender de manera horizontal la mitad de los aranceles que impuso a 99 productos provenientes de Estados Unidos. Esta reducción comenzó a aplicarse el 8 de julio del 2011. Asimismo, suspendió el 50 por ciento restante de los aranceles el 21 de octubre, 5 días después de que el primer autotransportista mexicano obtuvo su permiso bajo el nuevo programa acordado.

El acuerdo estableció un Grupo Binacional de Monitoreo conformado por los gobiernos de ambos países para dar seguimiento a lo acordado y resolver los problemas que surjan en la implementación del programa. Dicho Grupo ha realizado varias conferencias telefónicas.

El programa comprende una fase inicial con una duración máxima de tres años. Para que esta fase sea exitosa, se requiere fomentar la participación de los particulares, en aras de obtener resultados estadísticamente significativos. 

Como primer paso, los transportistas mexicanos deberán tramitar su registro para obtener un permiso provisional de operación.

En cuanto los transportistas mexicanos cumplan con 18 meses acumulados de operación, podrán obtener su permiso permanente en Estados Unidos (Permanent Operating Authority - POA).

Los transportistas mexicanos que obtengan el permiso permanente, podrán seguir transitando bajo las mismas reglas que los transportistas de Estados Unidos, incluso si el programa se cancela o no logra los resultados estadísticos esperados.

El programa excluye el transporte de materiales peligrosos y de pasajeros, así como operaciones de cabotaje.

Hasta julio de 2012, cuatro empresas mexicanas han obtenido sus respectivos permisos para cruzar hacia territorio estadounidense para prestar servicios de carga internacional. Existen otras 19 empresas realizando los respectivos trámites.

Al momento de concretarse la apertura del autotransporte transfronterizo, las alianzas estratégicas entre las empresas de transporte de la región les permitirá llevar carga de México a Estados Unidos, y viceversa, de la forma más eficiente y óptima posible.

La apertura del autotransporte reposicionará a México como una plataforma logística para el comercio mundial, creando alianzas estratégicas para transportar mercancías desde y hacia Norteamérica.

Los beneficios de la apertura no sólo serán para el sector de autotransporte de carga mexicano, sino también para los productores establecidos en México y para las empresas exportadoras del país, contribuyendo así a la prosperidad en Norteamérica.

Adicionalmente, se propiciará una reducción significativa en los costos operativos de las empresas exportadoras e importadoras de la región.

Servicios de transporte transfronterizos de carga internacional bajo TLCAN

Por último, pero no de menor importancia, se fomentará la inversión en infraestructura y equipo de transporte, lo cual se traducirá en incrementos de la productividad y competitividad de la región.

VI. Acciones Futuras

Continuar con los trabajos en el marco del Grupo Binacional de Monitoreo, que por parte de México coordina la SCT y participan, además, la Secretaría de Economía (SE) y la Secretaría de Seguridad Pública (SSP). A través de la participación en dicho Grupo se da seguimiento a la apertura del autotransporte transfronterizo.

VII. Conclusiones

Este Programa busca que ser un primer paso de Estados Unidos hacia el pleno cumplimiento de sus compromisos bajo el TLCAN.

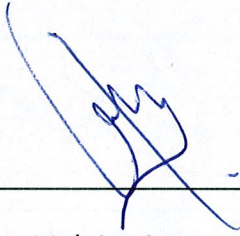
La Unidad de Coordinación de Negociaciones Internacionales, a través de su Dirección General de Negociaciones de Servicios, participa en el mencionado Grupo de Monitoreo, dando un seguimiento puntual a la correcta implementación del Programa Piloto, cuyo encargado es la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



Servicios de transporte transfronterizos de carga internacional bajo TLCAN

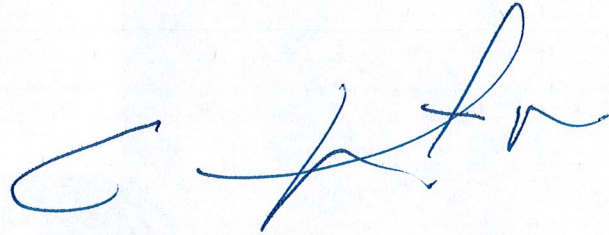
Firmas de los Responsables de la Integración de la Memoria Documental

Integró



Guillermo Malpica Soto
Director General de Negociaciones
de Servicios

Validó



Rosaura Castañeda Ramírez
Jefa de la Unidad de Coordinación de
Negociaciones Internacionales



SE

SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

Secretaría de Economía

Torre Ejecutiva
Alfonso Reyes No. 30,
Col. Hipódromo Condesa,
C.P. 06140, Del. Cuauhtémoc,
México D.F.
Teléfono: 57-29-91-00