

03 DE ABRIL

Problema de transporte
terrestre de carga entre
México y EE. UU

3

Mtro. Guillermo Malpica Soto

Ex-Negociador del T-MEC.
Ex-Representante Comercial de la
Secretaría de Economía en la
Embajada de México en Washington,
Director Ejecutivo de Alianza In México



El contenido no constituye una consulta particular y por lo tanto, TLC Magazine México, los expositores y su equipo no asumen responsabilidad alguna de la interpretación o aplicación que el lector, audiencia o destinatario le pueda dar, la opinión es responsabilidad exclusiva de su autor.

Transporte por modo en nuestros TLCs

- Aéreo: Convención de Chicago, salvo ciertas actividades.
 - Transporte aéreo especializado, servicios de reserva informatizada, venta y comercialización de servicios aéreos, reparación y mantenimiento de aeronaves, más algunos otros (GHS, operación de aeropuertos)
- Marítimo: Exclusión total, incluso en la OMC por Jones Act en EEUU, algunos capítulos en TLCs.
- Terrestre: en todos en principio. Larga historia de conflicto en EEUU.
- Por ductos, espacial?- En el CBTS chapter

Red de tratados con contenidos de servicios

Capítulos de servicios y temas relacionados en los TLCs														
	México, EU y Canadá	México -Chile	México Colombia	México Unión Europea	México AELC	México Centroamérica	México Uruguay	México - Japón	México- Perú	Alianza del Pacífico	México Panamá	TPP-TIPAT	TMEC*	TLCUEM 2.0*
CBTS	❖ X	❖ X	❖ X	❖ X	X	❖ X	❖ X	X	❖ X	❖ X	❖ X	❖ X	❖ X	❖ X
SF	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Telecom	X	X	X			X	X			X	X	X	X	X
ETPN	X	X	X			X	X	X	X		X	X	X	X
TM				X	X					X				X
TA		X												
E-comm						X				X	X	X	X	X

Fuente: Secretaría de Economía.

Notas: X Significa que contiene capítulo; la UE tiene a la fecha 28 Estados Miembros; AELC (EFTA) está formada por Noruega, Suiza, Islandia y Liechtenstein; TLC con Centroamérica: Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Nicaragua; Alianza del Pacífico: Chile, Perú, Colombia.

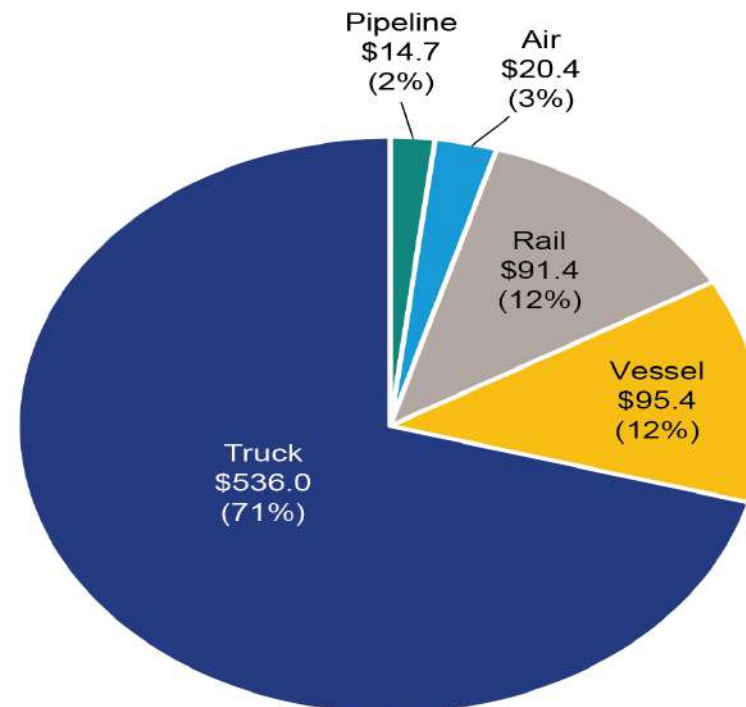
* Negociados, pendiente entrar en vigor

❖ Anexo de servicios profesionales

Importancia del transporte de carga por camión entre México y Estados Unidos

- En 2022, el comercio total entre México y EEUU sumó 798 mmdd: 2.2 mmdd al día, 1.5 mdd por minuto.

Figure 2. U.S. Freight with Mexico by Mode: 2022 (\$ Millions)

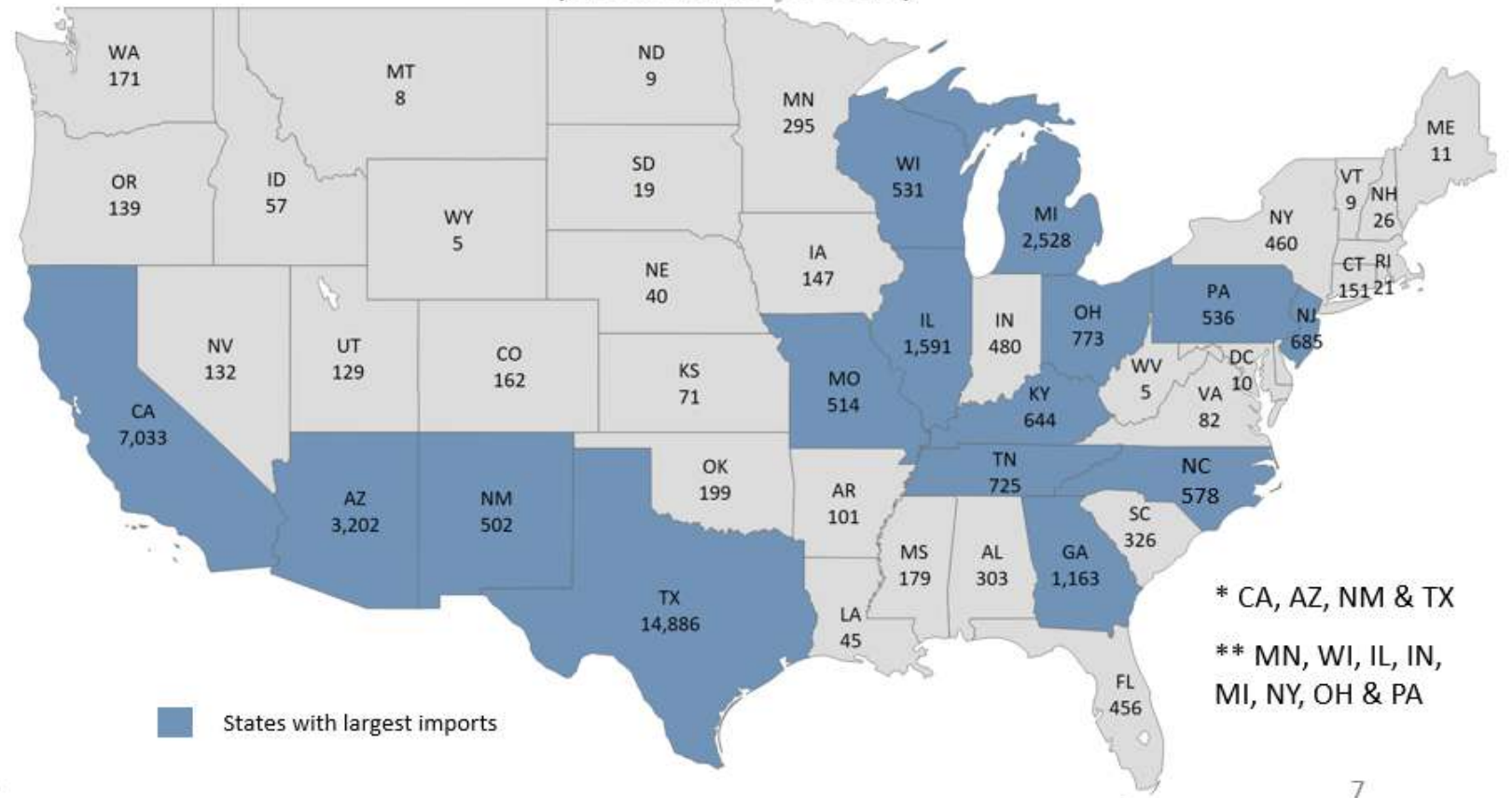


Fuente: US Bureau of Transportation Statistics

Concentrado en dos regiones

- ✓ 63% of the volume of imports by truck is destined to the southern border states*
- ✓ 18% are destined to the states in the Great Lakes region**

2016 U.S. imports from Mexico by truck
(thousands of tons)



Historia del transporte terrestre mexicano en EEUU (80s, 90,s y más)

- Permisos para operar en EEUU antes de 1982.
- En 1982, el Congreso de EEUU impone una moratoria en el otorgamiento de permisos (Bus Regulatory Reform Act of 1982), tanto para Canadá como para EEUU.
- La moratoria se levanta inmediatamente para Canadá, al celebrar un acuerdo de reciprocidad con EEUU.
- En México, solo se permite operar en las municipalidades de la frontera y la zona comercial (en promedio, 20 millas) a través de los transfers.

Proceso de transferencia de mercancía en la frontera

El proceso de cruce fronterizo de carga entre México y EE.UU., debido a la moratoria ocurre por muchos años a través de transfers de la siguiente forma: el camión mexicano llega a la zona fronteriza y le deja la carga a un segundo camión llamado “transfer o burrero” que traslada la carga en la zona fronteriza y finalmente se la entrega a un tercer camión, el cual lleva la mercancía hasta su destino final dentro de territorio estadounidense.

México



**Zona fronteriza o
comercial**

EE.UU.



TLCAN- Compromisos de apertura

https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/assets/pdfs/nafta-alena-tlcan/schedule_usa-eng.pdf

- ✓ Apertura al transporte de carga en los estados fronterizos, 18 de diciembre de 1995 y a todo el territorio a partir del 1 de enero de 2000.
- ✓ Transporte de pasajeros. Apertura del transporte transfronterizo de ruta fija en ambos países a partir del 1 de enero de 1997.
- ✓ Inversión en carga internacional entre puntos de EE.UU. a partir del 18 de diciembre de 1995 y de empresas que prestan el servicio de autobús a partir del 1 de enero de 1997.

TLCAN/Panel de solución de controversias

El Panel de solución de controversias

- En 1995 EE.UU. incumplió unilateralmente la apertura argumentando cuestiones de seguridad.
- México solicitó establecer un panel en contra de EE.UU.
- El panel emitió su dictamen final el 5 de febrero de 2001, el cual fue favorable a México.
- Recomendó a EE.UU. llevar a cabo las acciones necesarias para cumplir sus compromisos en materia de inversión y apertura de las fronteras en TLCAN.

TLCAN/Reglamentación del Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT)

- El 19 de marzo de 2002, el DOT publicó reglas definitivas para instrumentar la apertura al autotransporte mexicano.
- Se encuentra que las reglas son extremadamente estrictas y discriminan.
- México y EE.UU. decidieron que el acceso efectivo de los transportistas bajo las reglas del DOT sólo podía ser constatado cuando los transportistas mexicanos comenzaran a operar en EE.UU.

Proyecto Demostrativo/Descripción

- En septiembre de 2007, México y EE.UU. implementaron un Proyecto Demostrativo con vigencia de un año consistente en permitir la operación de transporte transfronterizo a un número limitado de empresas de ambos países. Características:
 - Limitado a carga internacional.
 - Se contempló la participación de 100 empresas en cada país.
 - Todos los vehículos participantes contaron con equipos de localización GPS, sin costo para el transportista, con objeto de incrementar la seguridad y evitar operaciones de cabotaje.
 - Un grupo binacional de monitoreo, compuesto por autoridades federales de ambos países, dió seguimiento al Proyecto.

- Gracias a los buenos resultados del Proyecto Demostrativo (más de 46 mil cruces sin incidentes), el 4 de agosto de 2008 se acordó extenderlo por dos años más.

Cancelación del Proyecto

- Sin embargo, el 11 de marzo de 2009, el Congreso de EE.UU. aprobó la Ley Ómnibus de Asignaciones para el año fiscal de 2009, la cual prohibió a su Departamento de Transporte utilizar fondos para seguir operando el Proyecto Demostrativo.

- El TLCAN establece en su artículo 2019, párrafo 1:
 - ***“Si en su informe final un panel ha resuelto que una medida es incompatible con las obligaciones de este Tratado.... y la Parte demandada no ha llegado a un acuerdo con cualquiera de las Partes reclamantes sobre una solución mutuamente satisfactoria,.... esa Parte reclamante podrá suspender la aplicación de beneficios de efecto equivalente a la Parte demandada, hasta el momento en que alcancen un acuerdo sobre la resolución de la controversia.”***

Panel independiente

- De acuerdo con información proporcionada por un panel independiente que evaluó el Proyecto durante su primer año de operación:
 - ***Las empresas autotransportistas mexicanas participantes tuvieron mejores resultados en las inspecciones de camiones y conductores que los transportistas estadounidenses que operan fuera del Proyecto.***

Suspensión de beneficios (Parte 1)

- Ante este hecho, el Gobierno Mexicano decidió hacer uso inmediato de su derecho a adoptar una suspensión de beneficios conforme a las disposiciones del TLCAN.
- A partir del 19 de marzo de 2009, dicha suspensión consistió en un incremento a los aranceles de las exportaciones de 89 productos estadounidenses, que en 2007 tuvieron un volumen de comercio de 2.4 mil millones de dólares. La composición de la lista fue de 40% de bienes agroalimentarios y 60% de bienes industriales.
- Este volumen representa el 1.7% de las importaciones totales de México provenientes de EE.UU.

Suspensión de beneficios (Parte 1)

- Para seleccionar la lista de productos se utilizaron los siguientes criterios:
 - Productos provenientes de estados que puedan influir en la decisión del Congreso, por representar sus exportaciones a México una proporción importante de sus exportaciones al mundo.
 - Productos que no afectaran cadenas productivas mexicanas, encareciendo insumos de importancia para productores mexicanos.
 - Productos que no representaran un impacto significativo en los precios de la canasta básica.

Suspensión de beneficios (Parte 2)

- Ante el incumplimiento de EE.UU., 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 EE.UU. para que cumpla con la liberalización del autotransporte.
- La lista incluyó a 99 productos (10 más que en el 2009), cuyas importaciones totales desde EE.UU. tienen un valor aproximado de 2 mil 600 millones de dólares (con datos de 2008).
- De los productos que integran la lista, 54 son agroalimentarios (representan 68% del valor total del comercio afectado por la lista) y 45 industriales (representan 32% del valor total del comercio afectado por la lista).

Acuerdo sobre transporte México-EE.UU.

- ✓ El 6 de enero de 2011, el Gobierno de EE.UU. envió una propuesta general para poder iniciar los trabajos que permitan encontrar una solución a la controversia bilateral sobre el autotransporte de carga transfronterizo pactado en el marco del TLCAN.
- ✓ Como resultado de la cuarta reunión entre México y EE.UU., llevada a cabo del 28 de febrero al 3 de marzo de 2011 en la Ciudad de Washington D.C., se alcanzó un acuerdo, el cual se anunció el 3 de marzo por los Presidentes Calderón y Obama.
- ✓ El acuerdo consiste en un programa de cumplimiento gradual y recíproco que establece una ruta clara hacia el pleno cumplimiento de EE.UU. a sus compromisos bajo el TLCAN.
- ✓ El programa pondría el énfasis en la seguridad y la eficiencia.

Implementación del Acuerdo

Como resultado de diversas reuniones, el 6 de julio 2011, la SCT y el DOT suscribieron un Memorándum de Entendimiento que permitirá 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.

México acordó suspender en 50% los aranceles impuestos el 8 de julio del 2011 y el resto al momento de que el primer camión mexicano cruzara la frontera. Esto sucedió en octubre de 2011.

El acuerdo establece 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.

Significancia estadística y resultados

- El nuevo programa, llamado Programa Demostrativo, duró los tres años que contempla la legislación de EEUU (2011 a 2014).
- Para que el PD fuera estadísticamente significativo, se requerían al menos **4,100 inspecciones** y la inscripción de **45 empresas**.
- El 9 de enero de 2015, el DOT publicó su reporte sobre los resultados del PD: **15 compañías de México** inscritas en el programa piloto realizaron más de 28 mil cruces fronterizos, recorrieron más de millón y medio de millas en Estados Unidos y fueron sujetas a **5500 inspecciones** con niveles de desempeño similares o superiores a los de los autotransportistas de Estados Unidos y Canadá.

Fin de la historia?

- El 15 de enero de 2015 el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT) publicó en el *Federal Register* la decisión de **recibir solicitudes de permisos para autotransportistas de México que pretendan circular de manera regular** en territorio estadounidense para prestar servicios de transporte de carga internacional de largo recorrido.
- ¿Resultados hasta ahora?
- <https://www.fmcsa.dot.gov/foia/op-1-mx-carriers-updated09252017>
- 35 empresas, 452 operadores y 370 camiones.
- ¿Por qué estos bajos resultados?

Negociación del TMEC: el imperio contraataca

1. EEUU, presionado por los Teamsters, introduce una reserva en su anexo de medidas disconformes, sobre los servicios de transporte: salvaguardia en servicios.
2. Es considerada una de las poison pills en la negociación. Posiciones irreconciliables. Estrategia de negociación manda el tema a la etapa 3.
3. Solución ministerial, trabajar con la redacción creativa para dar visibilidad a EEUU pero anular los potenciales efectos de la reserva.

Reserva final de EEUU

Sector: Land Transportation

Obligations Concerned: National Treatment (Article Y.Y)
Most-Favored-Nation Treatment (Article Y.Y)
Local Presence (Article Y.Y)

Description: Cross Border Trade in Services

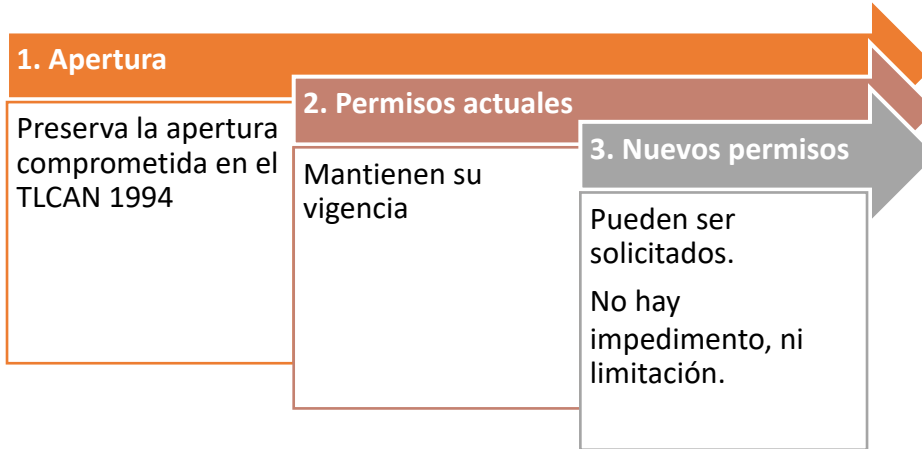
Notwithstanding Annex I-US-8, the United States reserves the right to adopt or maintain limitations on grants of authority for persons of Mexico to provide cross-border long-haul truck services in the territory of the United States outside the border commercial zones if the United States determines that limitations are required to address material harm or the threat of material harm to U.S. suppliers, operators, or drivers.¹ The United States may only adopt such limitations on existing grants of authority if it determines that a change in circumstances warrants the limitation² and if the limitation is required to address material harm.³ The Parties shall meet no later than five years after the entry into force of this agreement to exchange views on the operation of this entry.

¹ For purposes of this entry, “material harm” means a significant loss in the share of the U.S. market for long-haul truck services held by persons of the United States caused by or attributable to persons of Mexico.

² For greater certainty, a substantial increase in services supplied by the grantee may constitute a change in circumstances.

³ The Parties confirm their shared understanding that current operations under existing grants of authority as of the date of entry into force of this Agreement are not causing material harm.

TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE LARGO RECORRIDO (“TRUCKING”)



Comité de Transporte

1. Evaluar los compromisos de liberalización y
2. Atender problemas de implementación de los compromisos del Acuerdo

La salvaguardia aplica si se cumplen dos condiciones:

1. Pérdida significativa de participación en el mercado doméstico de los transportistas de EE.UU.



2. tiene que ser causada por los transportistas mexicanos

Flota Nacional

En operación en EEUU

15.5 millones de camiones de EE.UU.

482 camiones de México

3.5 millones de conductores de EE.UU.

531 conductores de México

Revisión en 5 años (en la 1ra revisión integral del TMEC, se propondrá eliminarla, ya que transportistas de México no son amenaza real).

Reacciones de la industria

Fecha: 05/09/2018 Información
Página: 8 Dinero
EXCELSIOR Area cm2: 255
Costo: 16,906
1 / 1 POR JOSÉ GUADARRAMA



RENEGOCIACIÓN DEL TLCAN

México cedió en autotransporte fronterizo: Canacar

POR JOSÉ GUADARRAMA
Jose.guadarrama@ggimm.com.mx

En materia de autotransporte transfronterizo, México cedió en el Acuerdo en Principio y permitió que el gobierno de Estados Unidos mantenga reservas y pueda cancelar permisos para circular por su territorio a autotransportistas mexicanos si, de manera unilateral, considera que existen riesgos, informó José Refugio Muñoz, vicepresidente ejecutivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar).

En entrevista, comentó que los expertos del sector analizan los textos a detalle y que esta misma semana las organizaciones mexicanas de autotransporte podrían emitir una postura. Lo pactado implica que

El tema del transporte transfronterizo y la apertura de fronteras acordado en el TLCAN original tuvo una historia de baches y topes pues fuera de lo firmado en el acuerdo comercial trilateral, México permitió que se echara mano, por varios años, de un Programa Demostrativo que serviría para evaluar el efecto de la apertura.

El incumplimiento de Estados Unidos llevó a los autotransportistas mexicanos a promover un arbitraje internacional por daños y perjuicios comprobados por 6 mil millones de dólares; sin embargo, el gobierno de nuestro país no apoyó a esta rama en esa medida.

los transportistas estadounidenses que desearan realizar operaciones de carga en México y viceversa.

La medida fue un nuevo programa temporal, firmado al final de la administración de Barack Obama, con el que la SCT calificó de cumplimiento del TLCAN.



- No participaron en programas piloto y demostrativo.
- Iniciaron caso bajo capítulo 11 del TLCAN: ISDS*.
- Posición similar a la de los Teamsters con respecto al territorio mexicano. Por ejemplo, en el tema de cabotaje.

* <https://investmentpolicy.unctad.org/investment-dispute-settlement/country/136/mexico>

Temas pendientes

- Transporte de materiales peligrosos
- Transporte de pasajeros
- Transporte con Canadá?
- Retos de la industria:
 - Aprovechar el nearshoring (CANACAR estima 20% de incremento en demanda)
 - Seguridad en carreteras-coordinación interinstitucional
 - Déficit (2019: 25 mil en MX y 50-80 mil en EEUU) y profesionalización de operadores
 - Digitalización, renovación del parque vehicular, financiamiento
 - Siguiendo administración en EEUU
 - Regulaciones estatales en EEUU

Guillermo Malpica Soto
Dgns.mexico@gmail.com
✕ @GMalpicaSoto



TLC MAGAZINE MÉXICO

HAGAMOS UN TRUEQUE

PODCAST DE TLC MAGAZINE MÉXICO



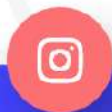
Escúchanos en:



EL ADN DEL
COMERCIO EXTERIOR
Y ADUANAS



TRADE LAW & CUSTOMS magazine®



www.tlcmagazinemexico.com.mx

contacto@tlcmagazinemexico.com.mx