

# **La Moratoria Sobre Autotransportistas, México y NAFTA**

## **La Moratoria**

- El Congreso, en 1982, impuso una moratoria referente a la concesión de autorizaciones a autotransportistas Mexicanos y Canadienses solicitando operar en los EE.UU. más allá de los límites de la zona existente a lo largo de la frontera de EE.UU./México. (Ley de Reforma de las Normas sobre Autobuses de 1982).
- Con excepción de un reducido número de autotransportistas, y con anterioridad a la acción del Presidente en nov. 27, 2002, los camiones y autobuses de líneas con intervalos regulares domiciliados en México solamente podían cruzar la frontera para operar dentro de las “zonas comerciales fronterizas” que generalmente se extienden entre 3 y 20 millas más allá de los límites establecidos por municipalidades de los EE.UU., dependiendo de la población de las mismas.
- La moratoria referente a Canadá fue eliminada inmediatamente en 1982 sobre las bases de un acuerdo bilateral que proporcionó a los autotransportistas de EE.UU. acceso al mercado Canadiense.

## **El Tratado Norte-Americano de Libre Comercio**

- En NAFTA (por su sigla en inglés), firmado en 1992, los EE.UU. y México acordaron liberalizar el acceso, para el cruce de la frontera, de servicios de camiones y autobuses.
- Dentro de NAFTA, los EE.UU. acordaron el modificar la moratoria para permitir que las empresas mexicanas de autotransporte recibieran autorización para operar, primeramente en el territorio de los Estados fronterizos (dic. 18, 1995) y, posteriormente, en la totalidad del territorio de los EE.UU. (ene. 1, 2000).
- En diciembre de 1995, los EE.UU. anunciaron que demorarían la implementación de las previsiones de liberalización referentes al cruce de camiones en la frontera.
- Indicando que la demora de la anterior administración violaba lo estipulado en NAFTA, el gobierno Mexicano impugnó la acción de los EE.UU. ante un panel de arbitraje internacional. En febrero 2001, el mencionado panel dictaminó que, aunque los EE.UU. podían tener legítimas preocupaciones concernientes a la seguridad de la autotransportación mexicana y podía, por razones de seguridad, prevenir que determinados autotransportistas Mexicanos o camiones operasen más allá de las zonas comerciales, no podía, de acuerdo con NAFTA, imponer una prohibición global en la operación de camiones más allá de las zonas comerciales.
- El panel encontró también que los EE.UU. podría tratar a los autotransportistas Mexicanos en forma diferente a aquella aplicada a los autotransportistas de EE.UU. y Canadá al procesar las solicitudes para obtener autorización, desde que existiesen legítimas razones concernientes a la seguridad que justificasen tal tratamiento diferente.