

Comité de Compromisos Específicos

INFORME DE LA REUNIÓN CELEBRADA EL 10 DE MARZO DE 2023

NOTA DE LA SECRETARÍA¹

El Comité de Compromisos Específicos (CCE) celebró una reunión el 10 de marzo de 2023, presidida por el Sr. Danang Prasta de Indonesia. El Presidente añadió que, en el marco del punto "Otros asuntos" del orden del día, pronunciaría unas palabras sobre el nombramiento del nuevo Presidente del Comité e informaría a las delegaciones acerca de una exposición sobre el Manual sobre la medición del comercio digital, de próxima publicación, que efectuaría la Secretaría en la siguiente reunión.

Se adoptó el orden del día de la reunión, que figuraba en el documento WTO/AIR/CSC/20, con la modificación propuesta.

Antes de pasar a los temas de fondo de la reunión, el Presidente señaló a la atención de las delegaciones que la reunión se celebraba en formato híbrido, y pidió a aquellos que intervinieran en línea que dejaran pasar unos segundos para garantizar que la declaración se escuchara en su totalidad. Asimismo, en beneficio de los intérpretes, instó a los delegados a que hablasen pausadamente y proporcionasen por escrito una copia de sus declaraciones, con el fin de facilitar la transmisión y comprensión correctas de sus intervenciones en los otros tres idiomas.

1 PUNTO A - APLICACIÓN DE COMPROMISOS ESPECÍFICOS

1.1. El Presidente recordó que, en reuniones anteriores, el Comité había examinado una propuesta (S/CSC/W/73) de la delegación de Türkiye sobre cuestiones relativas a la aplicación de los compromisos específicos y el artículo II (NMF) en relación con el suministro transfronterizo de servicios de transporte por carretera en el marco del AGCS. La propuesta planteaba principalmente tres preguntas para el debate relativas a: 1) la compatibilidad de la imposición de contingentes para camiones con los compromisos de pleno acceso a los mercados en el modo 1 con respecto a los servicios de transporte por carretera; 2) la interpretación de "sin consolidar" en el acceso a los mercados y de "ninguna" en el trato nacional con respecto al suministro transfronterizo de servicios de transporte por carretera; y 3) la obligación de trato NMF con respecto a todas las medidas que afectan al transporte internacional por carretera, entre ellas los contingentes para camiones, las tasas de paso y las medidas aduaneras. En particular, la delegación de Türkiye había hecho una exposición detallada para ayudar a los Miembros a comprender mejor esas cuestiones. Si bien las delegaciones habían apreciado la propuesta de Türkiye, que constituía una importante contribución a la labor del Comité, los Miembros habían mantenido debates preliminares sin abordar el fondo de las cuestiones planteadas, probablemente debido a la complejidad del transporte transfronterizo por carretera. En la última reunión, la delegación de Türkiye había sugerido que el Comité invitase a las organizaciones internacionales que tienen la condición de observador a dar a conocer los estudios pertinentes que hubiesen realizado en el sector del transporte por carretera. No hubo objeciones a esta sugerencia, pero se solicitó que los estudios se pusieran en conocimiento de los Miembros antes de presentarlos.

1.2. Una representante de la Secretaría declaró que, desde la última reunión, la Secretaría se había puesto en contacto con las organizaciones internacionales que tienen la condición de observador para saber si realizaban algún tipo de estudio o labor que pudiera ayudar a los delegados a comprender mejor el transporte transfronterizo por carretera y las cuestiones planteadas en la

¹ El presente documento ha sido elaborado bajo la responsabilidad de la Secretaría y se entiende sin perjuicio de las posiciones de los Miembros ni de sus derechos y obligaciones en el marco de la OMC.

propuesta de Türkiye, con el fin de facilitar el debate sobre este punto del orden del día. Así pues, la Secretaría señaló tres estudios que podrían ser pertinentes a tal efecto. En primer lugar se refirió a un estudio del Banco Mundial titulado "Quantitative Analysis of Road Transport Agreement" (QuARTA). En ese estudio se analizaban acuerdos bilaterales de transporte por carretera entre países, que constituían los principales instrumentos empleados para regir y regular los servicios de transporte internacional por carretera. Esos acuerdos variaban en términos de alcance y calado, pero en el contenido a menudo se reflejaba la apertura de los mercados de servicios de transporte por carretera entre los países en cuestión, en particular en lo tocante al sistema de contingentes, que representaba la cuestión fundamental de la propuesta presentada por Türkiye. El objetivo del estudio del Banco Mundial consistía en analizar los acuerdos bilaterales de transporte por carretera de forma sistémica, mediante una metodología coherente para identificar las características que definían los acuerdos bilaterales de transporte por carretera y las consecuencias que podrían tener en la integración de los mercados. Entre las principales conclusiones del estudio se incluían: la identificación de los modelos generales de los acuerdos bilaterales de transporte de carga por carretera, su funcionamiento en la práctica y una recomendación específica sobre el contenido y el ámbito de aplicación más adecuados de los acuerdos bilaterales. El estudio del Banco Mundial pretendía proporcionar orientaciones a los países en sus esfuerzos por reformar el sector del transporte por carretera. En segundo lugar, un estudio sobre los mercados europeos del transporte de carga por carretera y las perspectivas del contingente multilateral de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, titulado "Report on European Road Freight Transport Market and the ECMT Multilateral Quota Perspectives". Desde 1974, la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) aplicaba un sistema de contingentes (denominado "contingente multilateral CEMT" o "contingente multilateral") mediante el cual se concedían autorizaciones multilaterales (autorizaciones CEMT) para la utilización de vehículos de carga pesada entre Estados miembros de la CEMT. Esas autorizaciones permitían a los transportistas por carretera realizar un número ilimitado de operaciones de transporte de carga multilateral en los 43 países europeos que participaban en el sistema. El Grupo sobre Transportes por Carretera del Foro Internacional de Transportes se encargaba de la gestión del contingente de la CEMT, asignaba los contingentes a los 43 países miembros del sistema y publicaba una guía de usuario en la que se establecían las reglas de funcionamiento del sistema. La CEMT determinaba cada año el contingente básico. La Secretaría del Foro Internacional del Transporte (ITF) supervisaba y administraba el sistema. En el informe se describían el funcionamiento y las repercusiones del sistema multilateral de contingentes en el mercado europeo del transporte por carretera. El tercer estudio formaba parte de la serie de monografías de la CESPAP dedicada a la facilitación del transporte internacional por carretera en Asia y el Pacífico. En él se proporcionaba información exhaustiva sobre el desarrollo general del transporte internacional por carretera en la región de Asia y el Pacífico. En particular, se describían los principales elementos que influían en el buen funcionamiento y la eficacia del transporte internacional por carretera, en concreto los sistemas de contingentes, y se presentaba un análisis de los problemas y sus posibles soluciones, como los derechos y permisos de tráfico, los visados para conductores y la importación temporal de vehículos. También se presentaba un marco estratégico regional sobre la facilitación del transporte internacional por carretera y se recomendaban estrategias a nivel regional para eliminar los obstáculos al desarrollo del transporte internacional por carretera.

1.3. El Presidente dio las gracias a la Secretaría por su introducción y consideró que sería útil contar con una presentación de los estudios a cargo de esas tres organizaciones. Antes de ceder la palabra a la delegación de Türkiye, expresó sus más sinceras condolencias al pueblo turco por el devastador terremoto ocurrido el mes anterior y expresó su deseo de que la población afectada se recuperase rápidamente.

1.4. El representante de Türkiye agradeció a la Secretaría que se hubiera puesto en contacto con organizaciones internacionales de primer orden con el fin de facilitar y hacer avanzar los debates sobre este punto del orden del día. Recordó que su país había distribuido la comunicación S/CSC/W/73 (de fecha 7 de marzo de 2022), cuyo objetivo consistía en llamar la atención sobre el hecho de que el sector del transporte de carga por carretera estaba expuesto y muy afectado por restricciones numéricas, principalmente en forma de contingentes de transporte de carga. Esas restricciones numéricas dificultaban el cumplimiento de los compromisos contraídos por los Miembros, así como el acceso a los mercados y las obligaciones de trato nacional. La delegación del representante también había hecho una exposición sobre esta cuestión en la reunión del 1 de julio del año anterior. El representante recordó lo que se había sugerido en la última reunión del CCE, celebrada el 5 de diciembre de 2022: que el examen de los trabajos y estudios realizados por las organizaciones internacionales pertinentes podría ayudar a los Miembros a comprender mejor la

esencia del problema. Su delegación esperaba con interés escuchar las opiniones y puntos de vista de esas organizaciones sobre el transporte internacional de carga por carretera en la siguiente reunión del CCE. A raíz de la pandemia de COVID-19, con la crisis de los contenedores, la necesidad de debatir y abordar las cuestiones relacionadas con el transporte por carretera se había hecho aún más patente. Pese a que el nivel y el alcance de los compromisos contraídos en el marco del AGCS en materia de transporte por carretera eran limitados, los compromisos existentes parecían verse comprometidos o poder eludirse en virtud de acuerdos bilaterales que entrañaban restricciones numéricas. Por lo tanto, era oportuno y merecía la pena que el CCE examinara el sector del transporte por carretera y sus prácticas, y comprendiera mejor las repercusiones y consecuencias para los compromisos de los Miembros.

1.5. Consciente de que el transporte internacional de carga por carretera es un tema amplio y complejo, Türkiye sugirió que las organizaciones invitadas a presentar su labor en la próxima reunión del Comité centraran su exposición en la cuestión relacionada con los contingentes de transporte, que era el principal tema objeto de examen en la comunicación S/CSC/W/73 distribuida por Türkiye el año pasado. En concreto, estas organizaciones podrían abordar las siguientes cuestiones en su presentación: En primer lugar, ¿por qué existen contingentes en el transporte internacional por carretera? ¿Por qué son necesarios? ¿Cuáles son sus funciones? ¿Qué opinión les merecen esos contingentes a las organizaciones internacionales? ¿Por qué predominan en ese sector los acuerdos bilaterales y los contingentes, en lugar de los mecanismos internacionales armonizados? Además de las organizaciones mencionadas por la Secretaría, Türkiye consideró que también sería útil escuchar las opiniones y experiencias de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), ya que podría ofrecer una visión de la cuestión desde el punto de vista del sector privado. Türkiye estaba de acuerdo con las preocupaciones expresadas por algunas delegaciones en la reunión anterior. Las opiniones de esas organizaciones no deberían considerarse como una interpretación de los compromisos de los Miembros en el marco del AGCS. El objetivo último de sus exposiciones debería ser proporcionar comentarios de carácter técnico sobre la esencia del asunto, con el fin de ayudar a avanzar en los debates de este punto del orden del día. Una vez que se haya escuchado a esas organizaciones, los Miembros podrían estar en mejores condiciones para decidir sobre la necesidad de seguir trabajando sobre este tema en el Comité. Türkiye agradeció una vez más a la Secretaría la valiosa coordinación que había llevado a cabo con las organizaciones internacionales pertinentes y esperaba con interés la participación activa y las contribuciones de los Miembros.

1.6. El Presidente propuso que la Secretaría se pusiera en contacto con el Banco Mundial, la OCDE, la CESPAP y la IRU con el fin de invitarlos a compartir su labor en torno al transporte por carretera.

1.7. La representante de la India señaló que la OMC era una organización dirigida por sus Miembros. Si bien las organizaciones internacionales que tienen la condición de observador podían intervenir como tal, la India no estaba segura de la pertinencia de la participación del sector privado en el Comité. Por consiguiente, tendría que transmitir la propuesta a su capital.

1.8. El Presidente propuso que la Secretaría se pusiera en contacto con el Banco Mundial, la OCDE y la CESPAP, e invitara a los representantes de esas organizaciones a compartir su labor en torno al transporte por carretera en la próxima reunión del Comité. Asimismo, agradeció a Türkiye su importante contribución a la labor del Comité, así como la participación de las delegaciones. Alentó a los Miembros a contribuir a ese debate sustantivo en la siguiente reunión. A continuación, el Presidente propuso que el Comité tomara nota de la declaración formulada y volviera sobre ese punto del orden del día en la siguiente reunión.

1.9. Así quedó acordado.

2 PUNTO B - CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CLASIFICACIÓN

2.1. El Presidente recordó que, en la reunión anterior del CCE, la División de Estadística de las Naciones Unidas y la Secretaría de la OMC habían presentado una nueva función de la herramienta de visualización que permitía navegar entre la clasificación W/120 y las diferentes versiones de la CPC. Se invitó a los Miembros a formular observaciones para contribuir a mejorar esa herramienta digital. Como habían demostrado las exposiciones anteriores de la División de Estadística de las Naciones Unidas y la Secretaría de la OMC en el marco de este punto del orden del día, el Comité constituía un buen foro para que los Miembros se pusieran al día sobre la evolución en la clasificación

de los servicios y se mejorara el entendimiento colectivo. Por consiguiente, alentó a los Miembros a aprovechar este foro y proseguir estas útiles conversaciones.

2.2. Ninguna delegación intervino en relación con este punto. El Presidente propuso que el Comité volviera a examinar ese punto del orden del día en su siguiente reunión.

2.3. Así quedó acordado.

3 PUNTO C - CUESTIONES RELATIVAS A LA CONSIGNACIÓN EN LISTAS

3.1. Ninguna delegación intervino en relación con este punto.

3.2. El Presidente propuso que el Comité volviera a examinar este punto del orden del día en su siguiente reunión.

3.3. Así quedó acordado.

4 PUNTO D - LABOR FUTURA DEL COMITÉ

4.1. El Presidente recordó que había celebrado consultas sobre la labor futura del Comité. A tal efecto, se había dirigido a los delegados con las siguientes preguntas habida cuenta del mandato del Comité: 1) Sobre la base de la experiencia reciente, ¿cómo podría el Comité seguir cumpliendo su mandato que consistía en vigilar la aplicación de los compromisos específicos y mejorar la transparencia de los compromisos específicos? 2) Habida cuenta del panorama cambiante del comercio de servicios, así como del creciente papel de los servicios en el desarrollo, ¿cómo podría el Comité hacer avanzar su debate técnico de forma que beneficiase a todos los Miembros? 3) ¿Cómo podría el Comité ayudar a los Miembros a comprender y aplicar los procedimientos de modificación y certificación de las listas de compromisos específicos?

4.2. Todas las delegaciones con las que había celebrado consultas se habían mostrado muy cooperativas. Varios delegados habían manifestado su interés por saber más sobre los procedimientos de modificación y certificación de las Listas anexas al AGCS, ya fuera a través de debates en el seno del Comité o de una sesión informativa de la Secretaría. Algunos delegados habían señalado la experiencia positiva en el Comité cuando se planteaban cuestiones específicas en propuestas presentadas por escrito para su debate, como el debate sobre la aplicación de los compromisos condicionales mantenido a raíz de la propuesta presentada por los Estados Unidos y el debate en curso sobre la aplicación de los compromisos en materia de transporte por carretera a raíz de la propuesta presentada por Türkiye. También se destacaron las funciones de vigilancia y deliberación desde el punto de vista técnico del Comité. Una de las ideas que se barajaron fue la de que el Comité elaborara un inventario en el que figuraran los compromisos específicos y los regímenes reglamentarios desglosados por sector y grupo de Miembros, con el fin de garantizar una mayor transparencia de los compromisos específicos, incluida su aplicación.

4.3. El representante de la Federación de Rusia manifestó su apoyo a los esfuerzos desplegados por el Presidente para revitalizar la labor del Comité y confirmó el interés de su delegación por todos los elementos señalados. Confirmó asimismo la disposición de su delegación a participar en la labor futura del Comité.

4.4. La representante de Tailandia dio las gracias al Presidente por las consultas mantenidas sobre la labor futura del Comité. En cuanto a la tercera pregunta, señaló que Tailandia, al igual que otros países, había podido llevar a cabo los procedimientos de certificación gracias a la Secretaría. Corroboró que convendría celebrar una sesión o una actividad de formación sobre los procedimientos de modificación y certificación de las listas para que los Miembros pudieran comprender mejor el proceso, los plazos y la preparación de la documentación pertinente, lo que contribuiría a mejorar el nivel de transparencia de los compromisos específicos.

4.5. El representante de China dio las gracias al Presidente por informar acerca de las consultas que había mantenido antes de la reunión. Reiteró la opinión de su país de que aún quedaba mucho trabajo que el Comité podía hacer en el futuro. La Secretaría podría prestar asistencia en el proceso de inclusión en las listas, y el Comité podría seguir debatiendo sobre cuestiones de clasificación. A pesar de no haber podido presentar todavía ninguna propuesta por escrito, estimaba necesario que

los Miembros estuvieran mejor informados sobre las cuestiones relacionadas con el procedimiento, tal y como había manifestado Tailandia. Preguntó si era necesario presentar una propuesta por escrito para celebrar una sesión informativa, o si bastaba con que los Miembros pidieran a la Secretaría que organizara una.

4.6. En respuesta a China, el Presidente confirmó que no era necesario presentar una propuesta. Se podría organizar una sesión a petición de los Miembros.

4.7. El representante de Suiza dio las gracias al Presidente por sus recientes consultas. Llegados a este punto, limitaría sus observaciones al tercer asunto en cuestión: los procedimientos de modificación y certificación de las listas. Los Miembros eran conscientes de las consultas en curso entre algunas delegaciones. Por lo tanto, en caso de que algunos Miembros solicitaran una exposición sobre los procedimientos de certificación, convendría que se hiciera en un marco informal. No obstante, su delegación se sentiría incómoda con la idea de que en este momento se hiciera en un marco formal en el seno del Comité.

4.8. El representante de los Estados Unidos dio las gracias al Presidente por las consultas informales y la información facilitada al respecto. Se mostró de acuerdo con las observaciones formuladas por Suiza, y reiteró que se trataba de un momento delicado para realizar la exposición propuesta en el seno del Comité, por lo que sugirió que se procediera de manera informal. En caso de que los Miembros tuvieran alguna pregunta, podrían obtener la información necesaria. Se interesó por el inventario al que se había hecho mención, ya que necesitaba entender de qué se trataba para poder reflexionar detenidamente al respecto antes de aceptar la propuesta.

4.9. El representante de China se hizo eco de las declaraciones realizadas por Suiza y los Estados Unidos en el sentido de que una sesión informativa o de presentación sobre cuestiones relacionadas con el proceso de inclusión o modificación de las listas debería celebrarse en un entorno informal, dado el carácter delicado y técnico de ese tipo de exposición.

4.10. El Presidente indicó que la Secretaría podría organizar una sesión informativa sobre los procedimientos de modificación y certificación de las listas. Asimismo, seguiría manteniendo consultas con las delegaciones sobre la mejor manera de proceder, teniendo en cuenta tanto la necesidad de una mejor comprensión de los procedimientos como las preocupaciones por la sensibilidad del proceso en curso. A continuación, el Presidente propuso que el Comité tomara nota de las declaraciones formuladas y volviera sobre ese punto del orden del día en la siguiente reunión.

4.11. Así quedó acordado.

5 PUNTO E - OTROS ASUNTOS

5.1. Como se indicó al comienzo de la reunión, el Presidente informó a las delegaciones que estaba previsto que el traspaso de la presidencia del Comité se llevara a cabo al final de la primera reunión de cada año. Sin embargo, dado que las consultas celebradas por el Presidente saliente del Consejo del Comercio de Servicios (CCS) todavía no habían concluido, el traspaso tendría que posponerse.

5.2. El Presidente recordó además que el Comité había adoptado un acuerdo en su reunión del 16 de noviembre de 2010 en el sentido de que el Comité fuera informado periódicamente de los cambios y los hechos nuevos registrados en la clasificación de los servicios y en los sistemas estadísticos relacionados con el comercio internacional de servicios. En ese contexto, en la reunión celebrada el 28 de octubre de 2019, la Secretaría había hecho una exposición sobre la evolución de la medición del comercio digital por la comunidad estadística internacional. Desde entonces, la Secretaría de la OMC había seguido mejorando la medición del comercio digital en colaboración con otras organizaciones internacionales, en particular la OCDE, el FMI y la UNCTAD. Propuso que en la próxima reunión del Comité, la Secretaría de la OMC hiciera una exposición sobre la segunda versión del Manual sobre la medición del comercio digital, incluidos los últimos avances sobre el marco conceptual, el comercio de servicios y los problemas de clasificación conexos.

5.3. Se levantó la reunión.
