

Comité de Compromisos Específicos

INFORME DE LA REUNIÓN CELEBRADA EL 15 DE JUNIO DE 2023

NOTA DE LA SECRETARÍA¹

El Comité de Compromisos Específicos (CCE) celebró una reunión el 15 de junio de 2023, presidida por el Sr. Danang Prasta, de Indonesia (Presidente saliente) y el Sr. Parasram Gopaul, de Mauricio (Presidente entrante). En relación con el punto del orden del día "Otros asuntos", el Presidente dijo que, en la reunión siguiente, su sucesor formularía algunas observaciones con respecto al inicio de un debate sobre el funcionamiento del Comité en el contexto de la reforma de la OMC.

Se adoptó el orden del día de la reunión que figuraba en el aerograma [WTO/AIR/CSC/21](#), 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 celebraría en formato híbrido, y pidió a los que intervinieran en línea que dejaran pasar unos segundos para asegurar que sus declaraciones se escucharan en su totalidad. Asimismo, en beneficio de los intérpretes, instó a los delegados a que hablasen pausadamente y proporcionararan por escrito una copia de sus declaraciones a fin de facilitar la transmisión y comprensión correctas de sus intervenciones en los tres idiomas.

1 PUNTO A - NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ

1.1. El Presidente recordó que el Presidente del Consejo del Comercio de Servicios había concluido recientemente sus consultas sobre la lista de candidatos a los cargos de Presidente de los órganos subsidiarios. En consecuencia, propuso que el Comité eligiera por aclamación al Sr. Parasram Gopaul, de Mauricio, como nuevo Presidente.

1.2. Así quedó acordado.

1.3. El Presidente expresó su agradecimiento a los Miembros por la confianza y el apoyo que le habían manifestado durante su breve presidencia, así como a la Secretaría por su inestimable ayuda.

1.4. Seguidamente, el Comité eligió Presidente por aclamación al Sr. Parasram Gopaul, de Mauricio. Seguidamente, el Sr. Gopaul presidió la reunión y dio las gracias a su predecesor por llevar adelante la labor del Comité, a pesar de su complejidad. Lo felicitó por la excelente labor que había llevado a cabo con el apoyo de las delegaciones. También agradeció a todos los Miembros por la confianza depositada en Mauricio. Esperaba trabajar con los Miembros individual y colectivamente para hacer avanzar el programa de trabajo y dar nuevo impulso a la labor del Comité.

2 PUNTO B - APLICACIÓN DE COMPROMISOS ESPECÍFICOS

2.1. El Presidente recordó que, en sus reuniones anteriores, el Comité había seguido examinando la propuesta de la delegación de Türkiye ([S/CSC/W/73](#)) 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 tres cuestiones principales para el debate: 1) la compatibilidad de la imposición de contingentes para camiones con los compromisos de pleno acceso a los mercados en el modo 1 en lo que se refería a los servicios de transporte por carretera; 2) la interpretación de las expresiones "Sin consolidar" en el acceso a

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.

los mercados y "Ninguna" en el trato nacional con respecto al suministro transfronterizo de servicios de transporte por carretera, y 3) la obligación de otorgar el trato NMF con respecto a todas las medidas que afectaran al transporte internacional por carretera, entre ellas los contingentes para camiones, las tasas de paso y las medidas aduaneras. Además, recordó que la delegación de Türkiye también había hecho una exposición detallada que aportaba más claridad a su propuesta y ayudaba a los Miembros a comprender mejor las cuestiones planteadas. Señaló asimismo que las delegaciones habían expresado su agradecimiento por la propuesta de Türkiye, que constituía una contribución importante a la labor del Comité. No obstante, los debates habían sido preliminares y no se había abordado el fondo de esas cuestiones. Ello podía deberse a la complejidad del transporte transfronterizo por carretera.

2.2. El Presidente recordó que, en la última reunión, previa solicitud, la Secretaría había informado al Comité de los estudios pertinentes sobre el transporte por carretera realizados por otras organizaciones internacionales. Se había acordado que esos estudios se presentarían en la reunión en curso para facilitar la continuación de los debates sobre la propuesta de Türkiye. Según lo acordado, se había invitado a los representantes de la CESPAP, el Banco Mundial y el Foro Internacional del Transporte de la OCDE a que presentaran sus trabajos sobre el tema, centrándose en el sistema de contingentes, la cuestión básica planteada en la propuesta de Türkiye. El Presidente esperaba que estas exposiciones ayudaran a los Miembros a comprender mejor la cuestión del transporte transfronterizo por carretera y el sistema de contingentes conexo para que el Comité pudiera celebrar un debate sustantivo sobre dicha propuesta.

2.3. A continuación, el Presidente invitó, en primer lugar, al representante de la CESPAP, Sr. Fedor Kormilitsyn, a hacer su exposición.

2.4. El representante de la CESPAP declaró que la institución a la que pertenecía, a saber, la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico, con sede en Bangkok, abarcaba una vasta región que comprendía más de 50 países. En lo que respecta al transporte por carretera, Asia presentaba determinados aspectos específicos en comparación con otras partes del mundo, como, por ejemplo, Europa: estaba menos liberalizado, e históricamente había estado sujeto a más restricciones. Los estudios de la CESPAP sobre el transporte por carretera se habían realizado entre 2011 y 2016. La situación no había cambiado de manera significativa desde entonces. El orador señaló a la atención del Comité cuatro documentos elaborados por la CESPAP: 1) el informe sobre el estudio que formaba parte de la serie de monografías sobre la facilitación del transporte internacional por carretera en Asia y el Pacífico, publicado en 2011; 2) el Marco Regional sobre la Facilitación del Transporte Internacional por Carretera en Asia y el Pacífico, basado en las recomendaciones de ese estudio y adoptado por la Conferencia Ministerial del APEC sobre el Transporte en 2012; 3) el Acuerdo Bilateral Modelo sobre el Transporte Internacional por Carretera, publicado en 2016, que tenía por objeto ayudar a los países a avanzar hacia la armonización de las disposiciones de los acuerdos sobre el tema; 4) la Base de Datos sobre Acuerdos, creada en 2016, una herramienta de referencia que abarcaba principalmente acuerdos bilaterales sobre el transporte por carretera, pero también algunos acuerdos multilaterales.

2.5. La serie de monografías sobre la facilitación del transporte internacional por carretera en Asia y el Pacífico podía consultarse en <https://www.unescap.org/resources/monograph-series-facilitation-international-road-transport-asia-and-pacific>. En el informe sobre el estudio mencionado se describían las disposiciones vigentes en esa esfera sobre la base del sistema de permisos previstos en los acuerdos bilaterales y multilaterales entre los países de Asia y el Pacífico; se explicaban los tipos existentes de permisos de transporte por carretera y se formulaba una serie de recomendaciones sobre la labor encaminada a establecer regímenes más liberalizados en esa esfera. Entre los principales tipos de permisos identificados en el estudio figuraban: permisos con o sin contingentes; permisos bilaterales o multilaterales; permisos válidos para todas las rutas o para una ruta específica; permisos válidos para entradas múltiples o una entrada única; permisos iguales o diferentes para el transporte de pasajeros y mercancías; permisos expedidos para un solo vehículo o permisos intercambiables entre los vehículos de la flota de un mismo transportista. En cuanto a las recomendaciones, en el estudio se llegaba a la conclusión de que el libre acceso a los mercados, sin necesidad de permisos o contingentes era un acuerdo ideal para el transporte internacional por carretera. Ese régimen se había utilizado en parte en el transporte entre varios países, pero requería una estrecha relación entre estos. La mayoría de los países miembros seguirían utilizando permisos de transporte con contingentes en un futuro próximo y a mediano plazo. Se alentaba a los países a tratar de establecer, cuando fuera posible, un sistema más liberal de transporte internacional por carretera suprimiendo los permisos o incluso los contingentes, si los hubiera.

2.6. Sobre la base de las recomendaciones del estudio mencionado, en 2012 se había adoptado una directriz regional denominada Marco Estratégico Regional para la Facilitación del Transporte Internacional por Carretera, que podía consultarse en <https://www.unescap.org/resources/regional-strategic-framework-facilitation-international-road-transport>. La cuestión se describía como sigue: "En toda la región de Asia, el movimiento internacional de mercancías por carretera se limita en gran medida a las zonas fronterizas y a un reducido número de carreteras. La mayoría de los permisos de transporte se expiden únicamente para un único recorrido de un vehículo especificado a lo largo de una ruta determinada. La otra limitación era la restricción de las operaciones de tránsito. En consecuencia, las mercancías transportadas por carretera debían ser transbordadas en las zonas fronterizas o en puntos de carga a lo largo de rutas designadas, lo que aumentaba los costos y causaba demoras en el proceso de transporte". El objetivo fijado era el siguiente: "La aplicación más amplia de permisos de transporte para múltiples entradas válidos por un año y para rutas múltiples o para redes viales, expedidas a un transportista por cualquier vehículo de su flota que cumpla las condiciones requeridas, que pueda utilizarse tanto para el transporte interestatal como para las operaciones de tránsito. Además, junto con los permisos de transporte bilaterales se deberían promover los permisos multilaterales para aplicaciones más amplias". El procedimiento propuesto se describía así: "Cuando los países miembros formulen o renueven sus acuerdos bilaterales y multilaterales sobre el transporte internacional por carretera o celebren consultas sobre la aplicación de los acuerdos, podrán considerar la posibilidad de adoptar permisos de transporte para entradas múltiples, válidos por un año y/o para múltiples rutas o redes viales y permitir a las autoridades competentes expedir los permisos a sus transportistas en lugar de hacerlo para determinados vehículos". Los sistemas multilaterales de permisos de transporte por carretera incluían el sistema de la CEMT, en el marco del ITF de la OCDE, y el sistema de permisos aplicado por la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro.

2.7. La Secretaría de la CESPAP había realizado un estudio comparativo de los acuerdos bilaterales sobre el transporte internacional por carretera en la región con miras a facilitar la formulación de nuevos acuerdos bilaterales y la armonización de sus disposiciones. El Acuerdo Modelo sobre el Transporte Internacional por Carretera podía consultarse en <https://www.unescap.org/resources/model-bilateral-agreement-international-road-transport>. Se ofrecían tres opciones en relación con las disposiciones sobre permisos de transporte por carretera (basados en la práctica en Asia y la región del Pacífico). La primera opción del Acuerdo Bilateral Modelo estaba dirigida a los países que aún no estaban dispuestos a otorgar un acceso general a sus territorios para las operaciones internacionales de transporte por carretera y preferían limitar su alcance a las rutas y cruces de frontera designados. Esta opción también preveía permisos para la mayoría de los tipos de operaciones de transporte. La segunda opción no hacía referencia a rutas y cruces de frontera designados, pero preveía permisos con contingentes para la mayoría de los tipos de operaciones de transporte internacional. Este criterio también era muy común en la región. La tercera opción del Acuerdo Modelo consistía en un régimen jurídico exento de permisos para el transporte ocasional de pasajeros y para el transporte bilateral y en tránsito de mercancías. Se exigían permisos únicamente para el transporte regular de pasajeros y para el transporte de mercancías a través de terceros países. Varios países de la región habían adoptado un enfoque similar en sus acuerdos bilaterales sobre transporte internacional por carretera.

2.8. La Secretaría de la CESPAP también había diseñado una herramienta de referencia para la base de datos en línea de los acuerdos bilaterales y multilaterales, que podía consultarse en <https://tadb.unescap.org>. Esta base de datos en línea de fácil acceso, que abarcaba más de 200 acuerdos bilaterales y multilaterales de transporte por carretera, estaba diseñada para evaluar el entorno jurídico existente de los Estados miembros de la CESPAP en la esfera del transporte internacional por carretera. Servía de instrumento para obtener información sobre los aspectos jurídicos del proceso de armonización de los marcos reglamentarios, así como fortalecer la capacidad de los Estados miembros de la CESPAP para aplicar eficazmente la legislación nacional sobre el transporte por carretera. También era una fuente de datos para la investigación; incluía los sitios web oficiales de los organismos estatales (Ministerios de Transporte, Cámaras de Comercio, etc.), las bases de datos jurídicos de los Estados miembros y Estados no miembros y el repositorio de acuerdos de la CESPAP.

2.9. El Presidente dio las gracias al representante de la CESPAP por su detallada exposición. Seguidamente invitó al representante del Banco Mundial, Sr. Charles Kunaka, a exponer sobre el tema.

2.10. El representante del Banco Mundial dijo que su exposición estaba estructurada en torno a cuatro ideas fundamentales: los acuerdos bilaterales eran, con algunas excepciones, el instrumento preferido para regular los servicios internacionales de transporte por carretera; los acuerdos eran difíciles de administrar de manera transparente y complicaban el entorno operativo para los organismos de reglamentación y los operadores; los controles cuantitativos distorsionaban el suministro de servicios y promovían prácticas ineficientes; las regiones que habían eliminado los controles cuantitativos habían obtenido considerables beneficios.

2.11. El representante señaló que, cada año, el Banco Mundial invertía miles de millones de dólares para mejorar la infraestructura del transporte por carretera en los países. La lógica era sencilla: el mejoramiento de las condiciones de la calzada reduciría los costos de explotación de los vehículos y los precios del transporte y contribuiría al crecimiento, al comercio y a la disminución de la pobreza. Sin embargo, se había observado que este mecanismo no era eficiente para lograr que las inversiones en infraestructura condujeran a una reducción de los precios. Parte de la explicación —la razón por la que el Banco Mundial había invertido recursos en estudios analíticos en esta esfera— era la forma en que se regulaban los servicios de transporte. Los datos disponibles indicaban que en las regiones en las que se habían impuesto controles reglamentarios estrictos, los precios del suministro de servicios solían ser más elevados. Por consiguiente, se limitaba la repercusión de las inversiones en infraestructura. Había un gran número de acuerdos bilaterales de transporte por carretera. En 2002, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), por ejemplo, había constatado la existencia de 1.400 acuerdos de ese tipo entre países europeos y otros países de la región. Para los operadores, el seguimiento de todos estos acuerdos podía constituir una carga reglamentaria importante, y también tendía a distorsionar las pautas de funcionamiento.

2.12. Los acuerdos bilaterales de transporte por carretera como instrumento preferido de control reglamentario se habían concertado en su mayor parte después de la segunda guerra mundial; estaban destinados inicialmente a proteger el tráfico ferroviario y a los operadores establecidos. Algunos de los objetivos generales eran positivos, como los de facilitar el suministro comercial de servicios de transporte para el movimiento de mercancías y personas a través de las fronteras; promover el crecimiento económico; mejorar la integración regional; aumentar la eficiencia del transporte; garantizar la seguridad y gestionar el impacto ambiental. No obstante ese control reglamentario también había objetivos específicos en materia de transporte; por ejemplo, garantizar la equidad entre los asociados conectados por el transporte por carretera, enviar señales al mercado y justificar la infraestructura. Sin embargo, se habían concertado algunos acuerdos por razones puramente políticas, ya sea como punto de partida para mejorar las relaciones entre países o como solución económica a problemas políticos. Una ironía era que los acuerdos entre países con un bajo volumen de comercio tendían a ser mucho más abiertos que los acuerdos entre países con un alto volumen de intercambios comerciales mucho más importante.

2.13. Los acuerdos bilaterales de transporte por carretera no pudieron contribuir a crear la capacidad necesaria, es decir, ignoraron la posible respuesta de la oferta. No impidieron la erosión del transporte por ferrocarril. Además, se aplicaban en forma deficiente, perpetuaban prácticas insostenibles y fomentaban el fraude y el despilfarro. Las consecuencias fueron distorsiones del mercado, a saber, el desajuste entre la demanda y el suministro de servicios, la fragmentación de las cadenas de suministro, los costos elevados, lo prolongado del tiempo de tránsito, la incertidumbre en cuanto a los flujos de la carga y la complejidad del entorno operativo. Ello significó que las operaciones eficientes de una empresa en un país dado podían no tener efectos indirectos positivos en otro país.

2.14. El Banco Mundial, en colaboración con la Secretaría de la OMC y la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), había realizado un análisis cuantitativo de los acuerdos bilaterales de transporte por carretera (QuARTA) unos años antes utilizando un marco coherente para comparar acuerdos entre diferentes conjuntos de países en distintas regiones. La Secretaría de la OMC había utilizado con éxito esa evaluación cuantitativa para analizar los acuerdos bilaterales sobre los servicios de transporte aéreo. El enfoque utilizado para examinar los acuerdos bilaterales sobre el transporte de carga por carretera comprendía cuatro etapas: 1) se elaboró un modelo analítico para generar en última instancia un índice de apertura de los mercados transfronterizos de transporte por carretera; 2) se establecieron puntos de referencia para determinar la apertura relativa de cada acuerdo; 3) se seleccionaron acuerdos para su examen, y 4) se hizo un análisis estadístico. Finalmente, en el estudio se seleccionaron 77 acuerdos bilaterales y 7 acuerdos multilaterales. El análisis comprendía 11 variables compatibles con el contenido de todos los acuerdos, incluidas las limitaciones del campo de aplicación, las prescripciones en materia de autorizaciones de transporte,

los tipos de tráfico exentos de prescripciones sobre permisos, los tipos de tráfico exentos de prescripciones relativas a contingentes, las limitaciones al tráfico de cabotaje, las limitaciones impuestas a los contingentes en tránsito, las limitaciones del tráfico por terceros países, las rutas prescritas, las limitaciones en materia de tributación, las medidas de facilitación en vigor y las prescripciones sobre transparencia.

2.15. A continuación el orador expuso algunas de las principales constataciones del QuARTA. Más del 80% de esos acuerdos contenían requisitos en materia de autorizaciones para el transporte bilateral y el transporte tránsito. Menos de la mitad de los acuerdos incluían tales requisitos para el tráfico triangular. La mayoría de los acuerdos prohibían totalmente el cabotaje. Más de la mitad de los que incluían disposiciones relativas al tráfico en tránsito imponían limitaciones contingentarias. Alrededor de dos tercios de los acuerdos preveían modalidades para convenir el número de permisos, que solía determinarse sobre una base anual. Algunos contenían disposiciones sobre las modalidades para el intercambio de permisos (por correo, vía diplomática, etc.) o sobre las condiciones relativas a la validez de los permisos (individual o bilateralmente). En cuanto a las disposiciones finales, la mayoría de los acuerdos no preveía el derecho a presentar un recurso contra las decisiones de la autoridad competente; la mayoría no contenía disposiciones sobre transparencia; menos de la mitad preveía exenciones fiscales; la mayoría no contenía disposiciones sobre no discriminación.

2.16. Según el puntaje máximo de 100 utilizado en el análisis QuARTA, se constató que algunos de los acuerdos más recientes tendían a ser relativamente más abiertos que los anteriores. Sin embargo, todavía se utilizaban en el mundo muchos de los antiguos acuerdos. Desde el punto de vista geográfico, los acuerdos tendían a ser mucho más abiertos en América del Sur que los de otras regiones del mundo, como los acuerdos entre países africanos, entre África y Europa o entre Asia y Europa. Uno de los enfoques adoptados a nivel mundial era utilizar acuerdos modelo como base para que los países negociaran acuerdos bilaterales, con la intención de llegar, con el tiempo, a una convergencia normativa. Pero, en algunos casos, los propios acuerdos modelo podían no ser lo ideal, ya que podían ser incluso más restrictivos que los acuerdos bilaterales negociados por los países mismos. Según datos disponibles, si se eliminaban los contingentes o las restricciones cuantitativas al suministro de servicios de transporte por carretera, el volumen del tráfico aumentaba, las redes se ampliaban y pasaban a ser mucho más complejas, y los costos del transporte disminuían entre un 12% y un 35%, es decir, más de un tercio. La fiabilidad, la calidad de los servicios y la productividad también tendían a mejorar si se eliminaban los controles cuantitativos. En conclusión, los datos indicaban que los países que habían eliminado esos controles habían obtenido beneficios significativos. La falta de autorizaciones bilaterales a nivel nacional distorsionaba la competencia e incluso fomentaba el fraude. Así pues, las cuestiones fundamentales eran si los acuerdos bilaterales protegían a los transportistas locales, si tenían una razón de ser, si los objetivos que se habían fijado los países eran justificables, si el complicado entorno operativo era necesario y si los regímenes favorecían la descarbonización del transporte.

2.17. El Presidente dio las gracias al representante del Banco Mundial por su detallada exposición. A continuación, invitó a la Sra. Elene Shatberashvili, del Foro Internacional del Transporte (ITF), a formular su declaración.

2.18. La representante del ITF señaló que, después de la segunda guerra mundial, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) decidió establecer un sistema multilateral para complementar y tratar de mejorar la reglamentación del transporte por carretera, que se basaba en acuerdos bilaterales. El 1 de enero de 1974, el Consejo de Ministros de la CEMT introdujo el Sistema de Contingentes Multilaterales. En esa época, la CEMT tenía 17 países miembros; ahora estaba integrada por 43 países. En la actualidad, en el marco del Sistema de Contingentes Multilaterales de la CEMT, las licencias de transporte de carga permitían el acceso mutuo a los mercados de los 43 países miembros europeos. El objetivo del sistema era liberalizar gradualmente esa modalidad de transporte por carretera, racionalizar el uso de los vehículos, reducir los recorridos en vacío, armonizar las condiciones de competencia y promover el uso de vehículos seguros e inocuos para el medio ambiente.

2.19. El Sistema de Contingentes de la CEMT era de carácter multilateral, lo que implicaba la posibilidad de utilizar las licencias de importación para los recorridos entre países miembros. La licencia de la CEMT era un permiso válido durante un período determinado para realizar un número ilimitado de recorridos entre los países miembros (con sujeción a ciertas limitaciones a partir de 2005). El contingente era el número de licencias que se concedían a un país miembro de la CEMT, determinado por el Consejo de Ministros de la CEMT/Grupo sobre el Transporte por Carretera del ITF.

Se estimaba que en 2017 las licencias de la CEMT representaban solo el 4% del transporte internacional total de carga por carretera en Europa. El Sistema de Contingentes de la CEMT había evolucionado a lo largo de los últimos decenios; por ejemplo, se comenzaron a utilizar camiones "verdes" EURO I en 1991-1993; camiones "más verdes y seguros" EURO II en 1995-1997; camiones "seguros" EURO III en 2000-2002; camiones "seguros" EURO IV en 2005-2007; camiones "seguros" EURO V en 2007-2009, y camiones "seguros" EURO VI en 2012-2014. Cuanto más avanzada era la tecnología aplicada por un país miembro, mayor era el número de licencias concedidas. El número de licencias de la CEMT aumentaba a medida que mejoraba la calidad de la flota. Por ejemplo, en 2000 se habían concedido alrededor de 20.000 licencias; en la actualidad había 70.075 licencias. Las antiguas categorías de licencias se eliminarían y, a partir de 2024, solo se emitirían licencias "EURO V" y "EURO VI" en el sistema.

2.20. Los elementos básicos del sistema de contingentes de la CEMT eran los siguientes: las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por los Ministros; una Guía sobre el uso de los Contingentes Multilaterales de la CEMT de 2022, que establecía normas operativas para el sistema (<https://www.itf-oecd.org/user-guide-certificates>); la Carta de Calidad para las Operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera en el marco del Sistema de Contingentes Multilaterales de la CEMT, adoptada por los Ministros de Transporte en mayo de 2015, que estableció los niveles de calidad más altos que fuera posible para el transporte internacional por carretera a nivel paneuropeo (<https://www.itf-oecd.org/quality-charter>; 42 países miembros habían aplicado la Carta en sus legislaciones nacionales); una plataforma digital para la gestión de las licencias en vigor (IED), encaminada a la digitalización completa del sistema de contingentes. Se podía consultar más información sobre el sistema de contingentes de la CEMT en <https://www.itf-oecd.org/ecmt-road-transport-platform>. La primera fase de la plataforma digital para la gestión de licencias comenzó el 1 de enero de 2019 con el sistema de Intercambio Electrónico de Datos (IED), que reemplazó todos los anteriores procedimientos manuales de presentación de información y vigilancia del uso de licencias de la CEMT (<https://www.itf-oecd.org/country-licences>). La segunda fase consistiría en la plena digitalización del sistema de contingentes de la CEMT: la licencia impresa sería sustituida por una licencia digital, y todos los actores (autoridades expedidoras, autoridades de control, transportistas y conductores) participarían digitalmente en el proceso de expedición, explotación y control de licencias.

2.21. Se formularon muchas preguntas interesantes para el debate. Se inquirió cuál era la razón por la que la cuota de mercado de las licencias de la CEMT era solo del 4%. En otras palabras, ¿por qué preferían los países los acuerdos bilaterales? ¿Cuáles eran las razones normativas y políticas de los países que mantenían sus acuerdos bilaterales? ¿Se trataba realmente de proteger sus mercados y sus propios transportistas, o de ayudarles a reglamentar mejor los mercados?

2.22. El Presidente, tras dar las gracias a la representante del ITF por su informativa exposición, dijo que las tres exposiciones habían dilucidado algunas de las cuestiones planteadas en el marco de este punto del orden del día.

2.23. La representante de Türkiye felicitó al nuevo Presidente y subrayó que su delegación valoraba la labor del Comité y esperaba colaborar más estrechamente con el Presidente en un futuro próximo. Dio las gracias a la Secretaría por invitar a las organizaciones internacionales, así como a sus representantes por sus exposiciones, que habían sido sumamente pertinentes. Recordó que su delegación se había beneficiado enormemente del estudio QuARTA del Banco Mundial. Era muy útil examinar de nuevo los resultados de ese importante estudio. La exposición sobre el Sistema de la CEMT había sido esclarecedora. La CEMT era una buena plataforma para liberalizar el transporte internacional por carretera. El sistema de contingentes multilaterales de la CEMT estaba bien concebido y parecía ser una forma viable de facilitar el transporte por carretera. No obstante, la cobertura actual del 4% de los servicios generales de transporte de carga por carretera entre los países miembros era, evidentemente, demasiado baja. Observando que la CEMT tenía dificultades para obtener información de sus países miembros sobre sus respectivos servicios de transporte internacional por carretera, la oradora hizo referencia al artículo III del AGCS, que exigía a los Miembros (los países miembros de la CEMT eran todos Miembros de la OMC) la publicación de los acuerdos internacionales, incluidos los relativos al transporte por carretera. Señaló a la atención de los Miembros el hecho de que los servicios de transporte aéreo se habían excluido del AGCS, que sí incluía los servicios de transporte por carretera. Esta era una clara indicación de la intención de los negociadores del AGCS de liberalizar progresivamente esos servicios.

2.24. Refiriéndose a las cuestiones planteadas en la propuesta de Türkiye ([S/CSC/W/73](#)), la oradora dijo que varios Miembros (por ejemplo, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, Moldova, la República Kirguisa y Ucrania) habían contraído compromisos plenos con respecto a los servicios de transporte de carga por carretera. Sin embargo, algunos aplicaban restricciones cuantitativas al número de servicios y proveedores de servicios, en forma de contingentes y otros medios. A juicio de Türkiye, el compromiso pleno de acceso a los mercados para los servicios transfronterizos de transporte por carretera significaba que el Miembro en cuestión no debía aplicar contingentes en el sector. Los acuerdos bilaterales con contingentes no eran compatibles con los compromisos plenos en materia de acceso a los mercados en el marco del AGCS. Muchos Miembros no proveían exenciones del trato NMF para el transporte internacional por carretera. Ello significaba que, si se establecían contingentes, estos debían aplicarse por igual a todos los Miembros de la OMC. Pero, en la práctica, algunos Miembros (por ejemplo, los Emiratos Árabes Unidos, la Argentina, China, la India, Qatar y el Pakistán) habían negociado acuerdos bilaterales diferentes con distintos Miembros. Con su propuesta, Türkiye deseaba abordar la cuestión de cómo interpretar los compromisos específicos en el transporte transfronterizo por carretera. Türkiye opinaba que la aplicación de contingentes y otras restricciones a ese modo de transporte no debía menoscabar las obligaciones que imponía el AGCS a los Miembros en materia de acceso a los mercados y trato nacional y que el sistema de contingentes bilaterales en este sector podría ser a veces incompatible con los compromisos contraídos de conformidad con el Acuerdo.

2.25. El representante de la India transmitió sus felicitaciones a los Presidentes entrante y saliente. Refiriéndose a una cuestión planteada por su país en la reunión anterior, subrayó que la OMC era una organización multilateral dirigida por sus Miembros. Si bien las organizaciones internacionales que tenían la condición de observador podían hacer uso de la palabra en el Comité, no ocurría lo mismo en el caso del sector privado. A continuación, formuló algunas preguntas sobre las exposiciones hechas.

2.26. Con respecto a la exposición de la CESPAP, el representante de la India preguntó cuántos Miembros habían adoptado el acuerdo bilateral modelo que había diseñado la CESPAP. Refiriéndose a la observación del representante del Banco Mundial de que los acuerdos bilaterales tenían muchos defectos, entre ellos la falta de un mecanismo de apelación, preguntó si el modelo diseñado por la CESPAP abarcaba todas o algunas de las cuestiones mencionadas en la exposición del Banco Mundial. También deseaba saber si los acuerdos multilaterales incluían un mecanismo de apelación. Según la exposición del Banco Mundial, los acuerdos bilaterales no habían creado un entorno propicio para el transporte por carretera y la eliminación de los contingentes en dichos acuerdos efectivamente reduciría los costos del transporte. No obstante, como se había señalado en la exposición del ITF, también existían contingentes en los acuerdos multilaterales. Entonces, también había que aclarar cómo los acuerdos multilaterales podrían funcionar mejor que los bilaterales si los contingentes seguían existiendo. Refiriéndose a la observación del Banco Mundial de que los acuerdos bilaterales sobre el transporte por carretera no habían impedido la erosión del transporte por ferrocarril, preguntó cuál había sido la causa de ese deterioro.

2.27. En respuesta a la pregunta de la India sobre cuántos países habían adoptado el modelo de acuerdo bilateral, el representante de la CESPAP dijo que no podía proporcionar una cifra exacta. Aclaró que, al elaborar el modelo, su institución se había centrado en la forma en que los países formulaban sus acuerdos, al menos en cuanto a la terminología y a los sistemas aplicados. Se había sugerido un enfoque gradual para que los países pudieran utilizar algunas cláusulas del modelo si optaban por modificar los acuerdos. Así se armonizarían los acuerdos bilaterales y sería más fácil interpretarlos. En cuanto a los puntos fuertes y débiles de los acuerdos bilaterales en comparación con los multilaterales, este no había sido el tema central del estudio de la CESPAP. No obstante, basándose en la práctica común en la región, la CESPAP había tratado de abordar la cuestión de por qué los acuerdos bilaterales seguían siendo populares a nivel de los países. Aparentemente, para estos los acuerdos bilaterales eran más fáciles de gestionar. Si bien existían varios ambiciosos acuerdos multilaterales en esta esfera, su aplicación era muy lenta. Tal era el caso del acuerdo multilateral sobre el transporte por carretera en la ASEAN, concluido al cabo de 15 años. Los Gobiernos preferían instrumentos que pudieran aplicarse de inmediato. Eso era lo que podían proporcionar los acuerdos bilaterales. Otro ejemplo, el Acuerdo de los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO) sobre Facilitación del Transporte Internacional por Carretera, había sido resultado de un intento de establecer un sistema multilateral de permisos, que se había firmado en 2014 y entrado en vigor en 2017. Sin embargo, apenas se había aplicado en la práctica y no se habían establecido permisos multilaterales. El sistema de permisos multilaterales era un sistema avanzado y el Sistema de Contingentes Multilaterales de la CEMT era un buen ejemplo

de cómo podía ser útil un sistema multilateral para un gran número de países. Pero en Asia, no eran muchos los países en condiciones de adoptarlo.

2.28. El representante del Banco Mundial agradeció las observaciones de Türkiye y la India. Reconoció que, si bien los acuerdos bilaterales daban lugar a ineficiencias, eran importantes para la adecuada reglamentación de los servicios de transporte por carretera. Refiriéndose a la pregunta de la India, observó que algunos de los acuerdos multilaterales apuntaban a los denominadores comunes más bajos y, por lo tanto, tal vez no pretendieran introducir cambios sistémicos de fondo. Señaló que en QuARTA algunos acuerdos multilaterales tenían puntajes más bajos que los bilaterales. A su juicio, la pregunta de la India era pertinente: ¿cómo funcionaría el sistema multilateral si seguía habiendo restricciones cuantitativas? Los acuerdos multilaterales introducían cierta flexibilidad en las operaciones, lo cual permitía abordar las limitaciones de capacidad de forma bilateral, especialmente mediante contingentes triangulares con los que los operadores radicados en otros países podían colmar lagunas en la prestación de servicios. Ello constituía un paso adelante en ese sentido. En cuanto a la cuestión de la erosión del tráfico ferroviario, dijo que ello no se había debido únicamente a ineficiencias o a la ineficacia de los acuerdos bilaterales de transporte por carretera, sino también a ineficiencias en la forma en que el transporte ferroviario había evolucionado en algunas partes del mundo. El sistema de transporte por ferrocarril no había sido adecuado para las cadenas de suministro modernas. Sin embargo, este panorama estaba cambiando: se habían hecho inversiones en sistemas ferroviarios y estos se habían convertido en una parte importante de la respuesta a la urgente necesidad de descarbonizar el transporte de carga y las operaciones logísticas.

2.29. La representante del ITF dijo que valoraba el interesante intercambio de ideas que había tenido lugar. Estaba de acuerdo con algunas de las opiniones expresadas, pero no con otras. Refiriéndose a la pregunta de la India sobre por qué seguía habiendo contingentes en los sistemas multilaterales, señaló que el objetivo del desarrollo de esos sistemas era que, en última instancia, estos dejaran de existir. Se esperaba que el sistema multilateral se ampliara hasta abarcar todo el mercado, alcanzara los máximos niveles de calidad y los mejores resultados ambientales y, por último, lograra el más alto grado de liberalización. Esa había sido la idea fundamental del sistema multilateral cuando los Ministros lo establecieron en 1974. El sistema de contingentes había sido el polígono de pruebas para establecer el mercado común de la Unión Europea, que hoy día estaba plenamente liberalizado. Cuando los países tenían niveles de desarrollo similares, el sistema funcionaba bien. La oradora recordó que, cuando se creó el mercado común europeo, había sido necesaria una decisión judicial de La Haya para obligar a los Estados miembros a liberalizar sus mercados de transporte por carretera. Las razones por las que los países seguían prefiriendo los acuerdos bilaterales en este ámbito radicaban en diferentes razonamientos y explicaciones. La oradora no pensaba que los acuerdos bilaterales fueran necesariamente más fáciles de gestionar. No era fácil conseguir múltiples permisos bilaterales para que un camión recorriera varios países. Era más factible obtener una licencia anual para efectuar operaciones de transporte libremente y sin interrupción. La razón principal por la que se preferían los acuerdos bilaterales era que, con este tipo de acuerdos, los países se sentían más seguros y con un control más firme de la situación del mercado. En cambio, los sistemas multilaterales no eran gestionados por los países a su discreción sino por medio de normas. Se trataba de una cuestión de carácter más bien político y normativo, no necesariamente cuantitativo, y merecía la pena reflexionar detenidamente sobre ella. En cuanto a la pregunta relativa al acuerdo bilateral modelo, la oradora recordó que ese modelo se había establecido en primer lugar en la CEMT. A partir de 2002, muchos países miembros de la CEMT lo habían utilizado al concertar nuevos acuerdos.

2.30. El Presidente dirigió una pregunta al representante del Banco Mundial. Recientemente los países africanos habían hecho efectivo el Acuerdo sobre la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AFcFTA). El comercio intrarregional en África era más reducido que en otras regiones. Una limitación estaba relacionada con la conectividad, ya fuera aérea o vial, que era necesario cuantificar. Preguntó si el Banco Mundial había realizado trabajos analíticos sobre la forma en que, como resultado de ciertas mejoras, el transporte transfronterizo por carretera en África había evolucionado a fin de contribuir a la liberalización del comercio y a aumentar el tráfico en el contexto del Acuerdo.

2.31. El representante del Banco Mundial dijo que el Banco había participado en la evaluación de los beneficios del AFcFTA. Según los rigurosos análisis llevados a cabo hasta la fecha, la mayor parte de los beneficios del Acuerdo se reflejarían en la facilitación del comercio y la conectividad. En el continente africano se habían observado señales alentadoras en el transporte por carretera. Por ejemplo, en África Oriental, que, a ese respecto, era un entorno más dinámico, los precios del

transporte habían disminuido considerablemente, sobre todo desde los puertos de Tanzania y Kenya hacia los países sin litoral situados en medio del continente. En África Meridional se habían observado pautas relativamente similares. En cambio, en África Occidental se había constatado que algunas prácticas habían conducido a un aumento de los precios del transporte y habían creado ineficiencias en general. El panorama en África estaba evolucionando. En los últimos años había aumentado el uso del transporte por ferrocarril y algunos países habían realizado inversiones importantes en vías férreas; también se había intensificado la competencia en el transporte de carga y los servicios de logística. Las diferencias en cuanto a precios y productividad del transporte por carretera parecían depender principalmente del acceso a los mercados, la cuestión fundamental que se estaba examinando en esta reunión. En África, la mayor parte de los servicios de transporte solían provenir de los sectores informales del mercado, aunque existían operaciones formalizadas en algunas partes de África Oriental y Meridional y, en la actualidad, estaban emergiendo en ciertas partes de África Occidental. En suma, el transporte por carretera en África presentaba un panorama complejo y difícil sobre el que no era posible generalizar.

2.32. El Presidente reiteró que las tres exposiciones habían sido excelentes y muy informativas. Así como el intercambio de ideas posterior, habían ayudado a los Miembros a comprender mejor las complejidades del transporte transfronterizo por carretera. En nombre de todo el Comité, dio las gracias a los tres ponentes y expresó su reconocimiento por el tiempo que habían dedicado al tema y por la oportunidad de dialogar con ellos. También agradeció a la delegación de Türkiye su importante contribución a la labor del Comité y a todas las delegaciones por su participación en el debate sobre esa cuestión.

2.33. A la luz de las deliberaciones mantenidas en la reunión, el Presidente dijo que celebraría consultas sobre la forma de proceder en relación con este punto del orden del día. A continuación, propuso que el Comité tomara nota de las declaraciones formuladas y volviera a examinar el tema en la reunión siguiente.

2.34. Así quedó acordado.

3 PUNTO C - CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CLASIFICACIÓN

3.1. El Presidente recordó que la Secretaría de la OMC presentaría la segunda edición del Manual sobre la Medición del Comercio Digital (Handbook on Measuring Digital Trade), destacando los últimos avances logrados en esta esfera por la comunidad estadística internacional, centrándose en el marco conceptual, el comercio de servicios y los problemas de clasificación conexos.

3.2. Una representante de la Secretaría presentó la nueva versión del Manual sobre la Medición del Comercio Digital. Comenzó su intervención recordando que se trataba de un manual estadístico, producido inicialmente por el FMI, la OCDE y la Secretaría de la OMC, a los que se había sumado la UNCTAD para esta segunda edición. El Manual era el resultado de una labor encaminada a definir y medir mejor el comercio digital en términos estadísticos. Estaba basado en extensas consultas con una amplia gama de compiladores de estadísticas nacionales y otras partes interesadas en el ámbito de las estadísticas comerciales y el análisis de políticas. El Manual se publicaría en julio de 2023, con los derechos de autor conjuntos de las cuatro organizaciones asociadas. La Secretaría también se había encargado de la edición y el diseño de la publicación (División de Información y Relaciones Exteriores). La oradora explicó que el Manual contenía una definición estadística del comercio digital y de sus componentes; un marco conceptual sobre cómo medir ese comercio; una plantilla de presentación de datos para registrar las transacciones comerciales digitales; orientaciones específicas y de amplio alcance en materia de recopilación de datos, y una sección sobre prácticas óptimas y estudios de casos.

3.3. La oradora habló brevemente sobre la necesidad de elaborar definiciones bien configuradas y precisas para poder identificar lo que era preciso medir. En el Manual, el comercio digital se definía como "todas las transacciones comerciales en las que los pedidos son digitales y/o las entregas son digitales". La definición se basaba en la índole de la transacción, es decir, el "cómo" y no en la índole de los productos objeto de comercio. Dicho de otro modo, no se trataba de bienes digitales ni de servicios digitales, sino de la forma como se realizaban las transacciones. Los pagos podían hacerse en línea o fuera de línea; en muchos casos, estos últimos no excluirían el comercio digital. La oradora presentó el marco conceptual, en el que se describía cómo se realizaban las transacciones con mercancías y servicios (es decir, si los pedidos eran digitales, si tanto los pedidos como las entregas

eran digitales o si solo lo eran las entregas), cuáles eran los productos que podían ser objeto de comercio y quién realizaba la operación. Las transacciones comerciales digitales se consideraban un subconjunto de las transacciones comerciales existentes, aunque era difícil identificarlas por separado. Estaban comprendidas en las estadísticas del comercio internacional de mercancías (estadísticas aduaneras) y del comercio internacional de servicios (basadas en la balanza de pagos). El comercio digital también podía tener lugar por medio de plataformas de intermediación digital (DIP).

3.4. En cuanto a los productos que se comercializaban por la vía digital, el marco abarcaba los bienes y servicios objeto de comercio internacional. En el Manual se había adoptado la norma de que solo los servicios podían prestarse digitalmente, lo cual era plenamente compatible con los conceptos estadísticos comerciales utilizados en la balanza de pagos. Todos los agentes económicos —es decir, las empresas, los hogares, los Gobiernos y las instituciones sin fines de lucro que prestaran servicios a los hogares— podían participar en el comercio digital como importadores o exportadores. Entre las empresas se destacaban específicamente determinados actores, como los siguientes:

- a. Las plataformas de intermediación digital (DIP), definidas como "interfaces en línea que, previo pago de una tasa, facilitan la interacción directa entre múltiples compradores y vendedores, sin asumir la propiedad económica de las mercancías o de los servicios que se ofrecen en venta (intermediación)". Sus ingresos procedían de los servicios de intermediación que prestaban;
- b. Los proveedores de mercancías en línea (*e-tailers*), que podían describirse como "empresas comerciales minoristas y mayoristas dedicadas a la compra y venta de bienes, que reciben la mayoría de sus pedidos digitalmente". Eran los propietarios de las mercancías vendidas y, por lo tanto, prestaban servicios de distribución a crédito, en contraposición a los servicios de intermediación digital, tal como se definían *supra*. Cabía señalar que las plataformas de intermediación electrónica y el suministro de servicios por esos proveedores en línea podían coexistir dentro de una misma empresa; y
- c. Otros productores que solo operaban en el ámbito digital y que básicamente prestaban servicios por suscripción por esa vía, por ejemplo, plataformas de emisión en continuo (*streaming*), televisión por cable o servicios de radiotelefonía por suscripción. Se consideraba que esos productores asumían la propiedad económica de los productos de propiedad intelectual que distribuían. Los servicios prestados por esas empresas se encargaban digitalmente y se entregaban digitalmente, pero no consistían en la prestación de servicios de intermediación digital. También en este caso, podía ser difícil hacer una distinción entre las plataformas de intermediación digital y esos productores, ya que la misma empresa podía proporcionar contenido electrónico utilizando ambos modelos.

3.5. La representante de la Secretaría aclaró que, en el marco conceptual, los flujos digitales, que no entrañaban una transacción monetaria directa pero que las facilitaban (por ejemplo, los servicios pagados por los anunciantes o empresas de publicidad) quedaban fuera del ámbito del comercio digital. Se trataba de flujos de datos, por ejemplo, en el contexto de la Internet de las cosas (automóviles, etc.) o la información personal intercambiada a través de los medios sociales o los motores de búsqueda. En las estadísticas económicas, esas corrientes digitales no monetarias no se consideraban resultado de un proceso de producción y, por lo tanto, quedaban fuera de la frontera de producción y no se incluían en las cuentas nacionales ni en las estadísticas del comercio internacional de bienes y servicios.

3.6. El comercio de pedidos digitales se definía como "la venta o la compra internacionales de bienes o servicios, realizada a través de redes informáticas mediante métodos específicamente diseñados para recibir o colocar pedidos". Se podían encargar digitalmente tanto bienes como servicios, pero lo importante era el método para hacer el pedido. Las redes informáticas abarcaban Internet u otras redes, fuera que se accediera a ellas a través de computadoras, teléfonos móviles, tabletas u otros dispositivos. Entre los métodos para hacer pedidos figuraban los sistemas electrónicos de intercambio de datos (IED), los sitios web (propios, los sitios web o las aplicaciones de terceros, las plataformas de licitación en línea y las plataformas de intermediación digital (DIP). Se excluían los pedidos hechos por teléfono, fax o mecanografiados por correo electrónico, o las transacciones en

línea que se formalizaban utilizando firmas digitales. Los servicios podían encargarse digitalmente, pero no se prestaban necesariamente por esa vía.

3.7. El comercio de entregas digitales se caracterizaba por una nueva definición armonizada: "Todas las transacciones comerciales internacionales que se efectúan a distancia a través de redes informáticas". En el Manual se aplicaba la norma estadística de que solo los servicios se podían prestar por la vía digital. Era comparable con la definición de la UNCTAD del comercio de servicios basados en las TIC y, en la práctica, era equivalente al suministro transfronterizo (modo 1) de todos los servicios que se podían prestar digitalmente (es decir, excepto los servicios de transporte o los servicios postales y de mensajería). Los servicios también se podían prestar por medios digitales en el curso de los viajes al extranjero, es decir, mediante el consumo en el extranjero (modo 2) (por ejemplo, tarjetas SIM digitales, guías turísticas electrónicas). Pero este comercio se consideraba insignificante en comparación con el suministro transfronterizo. Se incluían los servicios suministrados por teléfono, fax, vídeo o correo electrónico. Las entregas digitales de mercancías y servicios era un concepto más amplio que el de los pedidos digitales de mercancías y servicios. La lista de servicios que podían encargarse por medios digitales estaba incluida en el Manual (anexo C) y se basaba en la versión de 2010 de la Clasificación Ampliada de la Balanza de Pagos de Servicios, pero era necesario excluir las transacciones de servicios efectivamente entregados por esa vía.

3.8. La representante de la Secretaría recordó las estimaciones publicadas por la Secretaría en abril de 2023. Destacó que, en general, las exportaciones de servicios digitales habían aumentado rápidamente entre 2005 y 2022 a razón de un 8,1%, superando las exportaciones de mercancías (5,6%) y otros servicios no suministrados digitalmente (4,2%). La mayor parte de esas exportaciones en 2022 correspondían a servicios prestados a las empresas y servicios profesionales y técnicos, que representaban el 40% del total de los servicios prestados digitalmente; les seguían los servicios de informática, los servicios financieros y los servicios relacionados con la propiedad intelectual. La oradora añadió que, según el país o la región de que se tratara, el desglose del comercio de servicios suministrados digitalmente sería diferente, y los coeficientes de crecimiento dependerían de la composición del sector, ya que algunos sectores serían más dinámicos que otros.

3.9. La representante de la Secretaría subrayó que la definición de comercio digital utilizada en el Manual era plenamente compatible con la definición de la OMC contenida en el Programa de Trabajo sobre el Comercio Electrónico. El Manual incluía un diagrama que ilustraba la relación entre esas definiciones y las utilizadas en otras organizaciones, como la OCDE, la UNCTAD o el FMI.

3.10. La oradora describió la importancia específica que se asignaba a las plataformas de intermediación digital (DIP) en el Manual. Estas plataformas habían sido un motor clave de la transformación digital y tenían un profundo impacto en la economía. Facilitaban el acceso de muchos productores, en particular las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (mipymes), al mercado mundial y brindaban a los compradores numerosos beneficios, entre ellos el acceso a una variedad más amplia de productos y la posibilidad de comparar precios con mayor facilidad. Las plataformas de intermediación digital permitían desarrollar nuevas actividades y utilizar nuevos modelos de negocios, como las transacciones entre pares y el uso compartido de recursos entre hogares. Incluían servicios tales como plataformas de comercialización; plataformas para facilitar el alquiler de alojamientos a corto plazo y viajes a pedido en automóviles particulares; el intercambio de activos o la intermediación de contenido electrónico sin tener la propiedad económica de los productos de propiedad intelectual que se distribuyeran (por ejemplo, tiendas de aplicaciones en línea). Planteaban problemas específicos para los compiladores de estadísticas, ya que eran difíciles de identificar, en particular desde la perspectiva de los importadores de dichos servicios de intermediación, e incluso más cuando los hogares participaran en las transacciones. Era difícil desglosar una transacción de esta índole cuando los actores eran residentes en diferentes economías, y debido al hecho de que el productor o el consumidor del servicio (o la mercancía) objeto de intermediación quizás no pudiera identificar directamente la tasa de intermediación. La oradora añadió que la clasificación de las plataformas de intermediación también se había examinado en el contexto de las revisiones de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU), la Clasificación Central de Productos (CPC) o el Manual de Balanza de Pagos. En la CIIU, Rev. 5, se las trataría del mismo modo que a las empresas que prestaban servicios de intermediación similares por otros medios, y se añadirían más de 20 categorías para actividades de intermediación, pero sin distinguir la intermediación digital. La definición y clasificación de los servicios de intermediación digital se estaban examinando a propósito de la revisión de la Clasificación Central de Productos, pero no estaban tan avanzadas como en la CIIU, Rev. 5.

3.11. La representante de la Secretaría concluyó su exposición afirmando que el Manual constituía la base de un programa de asistencia técnica y de creación de capacidad estadística de las cuatro organizaciones asociadas, encaminado a ayudar a los compiladores de estadísticas de todo el mundo a elaborar estadísticas sobre el comercio digital. La primera actividad conjunta, dirigida a los países árabes y financiada por la OMC y el Fondo Monetario Árabe, tendría lugar en Abu Dhabi a finales de 2023, en cooperación con la CESPAA y la División de Estadística de las Naciones Unidas. Estaba previsto organizar en Ginebra en 2024 un curso de la OMC sobre la medición del comercio digital. La oradora invitó a los delegados a ponerse en contacto con la Secretaría si necesitaban más información o estaban interesados en actividades de asistencia técnica a nivel nacional sobre el tema.

3.12. El Presidente dio las gracias a la representante de la Secretaría por su interesante exposición, que había puesto de relieve la forma en que las tecnologías digitales habían transformado el comercio, y felicitó a todos los colegas que habían colaborado en los trabajos. Expresó su reconocimiento por el esfuerzo que había requerido la elaboración de un manual sobre un tema relativamente nuevo y en evolución y reiteró la sugerencia hecha en el orden del día anotado de que las delegaciones examinaran las cuestiones relacionadas con la clasificación en lo referente a los servicios digitales.

3.13. El representante de China dio las gracias a la Secretaría por su exposición, que invitaba a la reflexión. Preguntó si en el Manual se abordaba la medición de las corrientes digitales no monetarias y, en caso afirmativo, si sería posible indicar la magnitud de esas corrientes. También pidió más aclaraciones sobre el tipo de entregas de mercancías y servicios digitales que no se hubieran encargado digitalmente, ya que en la práctica era probable que la mayor parte de los pedidos se hicieran por medios electrónicos.

3.14. El representante de la Federación de Rusia pidió que se aclarara la afirmación de que el comercio de entrega digital solo abarcaba los servicios. En ese caso, ¿cómo se clasificarían las transmisiones electrónicas como el contenido electrónico suministrado digitalmente en las listas arancelarias.

3.15. La representante de los Estados Unidos felicitó al equipo por la labor realizada, y preguntó si en el Manual las entregas no se consideraban digitales si se efectuaban mediante presencia comercial y, en caso afirmativo, cuál era la razón.

3.16. La representante de la Secretaría dijo que las estadísticas del comercio internacional y de las cuentas nacionales no abarcaban las corrientes digitales no monetarias. Por consiguiente, no se disponía de estimaciones. Aclaró además que, en el caso de los conjuntos de datos basados en información recopilada por plataformas o portales de búsqueda, por ejemplo, que luego se vendían a terceros, tendría lugar una transacción que estaría comprendida en el comercio digital. Sin embargo, los datos reales sobre los consumidores, como los que eran parte del suministro de servicios, que recogían esas plataformas o portales, no eran resultado de un proceso de producción, por lo que no podían medirse en las estadísticas económicas. La oradora añadió que, en el contexto de la revisión del Manual del Sistema de Cuentas Nacionales, se había examinado la cuestión de cómo tratar las bases de datos —construidas con los datos recopilados— como activos económicos. No obstante, recordó que, contrariamente al caso de las corrientes no monetarias, las corrientes digitales monetarias estaban comprendidas en el comercio de entrega digital.

3.17. En cuanto a la pregunta sobre las entregas digitales que no había sido resultado de pedidos o encargos digitales, la oradora confirmó que tal comercio existía; tal sería el caso de un curso encargado en el extranjero por una empresa, por teléfono o mediante un correo electrónico mecanografiado a mano (que no eran métodos expresamente diseñados para hacer pedidos), que luego el proveedor extranjero de servicios entregaba en línea (es decir, la entrega era digital). En cuanto a la cuestión de que solo los servicios podían prestarse por medios digitales, la representante de la Secretaría aclaró que la justificación figuraba en la Sexta Enmienda del Manual de Balanza de Pagos del FMI, donde se explicaba que todo lo que se transmitiera por medios digitales se consideraba un servicio. Este criterio se mantendría en la séptima edición del Manual, que se publicaría próximamente. Por último, la oradora aclaró el alcance del comercio digital, definido en la segunda edición del Manual sobre la Medición del Comercio Digital. Ello ya se había determinado en la primera edición del Manual, de conformidad con el concepto estadístico de comercio definido en la balanza de pagos. Este concepto solo se refería a las transacciones internacionales de bienes y

servicios entre residentes y no residentes, por lo que no abarcaba la prestación digital de servicios mediante presencia comercial (es decir, las transacciones entre residentes de una misma economía).

3.18. El Presidente dio las gracias a la Secretaría. La exposición demostraba de nuevo que, dada la rápida evolución del comercio de servicios, estaban surgiendo nuevas cuestiones en materia de clasificación. Los Miembros necesitaban una clasificación actualizada para recopilar datos que respaldaran la adopción de decisiones bien fundamentadas sobre el comercio de servicios. Además de los servicios digitales, los servicios relacionados con el clima, entre ellos los servicios de energía renovable, eran otra cuestión que merecía la atención del Comité desde el punto de vista de la clasificación. El Presidente alentó a los Miembros a considerar la posibilidad de hacer aportes al Comité en las esferas de interés. Por ejemplo, los Miembros podrían compartir sus experiencias sobre la forma en que los servicios digitales y los servicios relacionados con el clima o con la energía renovable se trataban a nivel nacional, en lo referente a la presentación y recopilación de datos. El Presidente propuso que se celebraran consultas sobre la manera de hacer avanzar la labor en el marco de este punto del orden del día.

3.19. A continuación, el Presidente propuso que el Comité tomara nota de las declaraciones formuladas y volviera a examinar ese punto del orden del día en su reunión siguiente.

3.20. Así quedó acordado.

4 PUNTO D - CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CONSIGNACIÓN EN LISTAS

4.1. El Presidente recordó que este punto no se debatía desde hacía tiempo, lo que no significaba que los Miembros no estuvieran interesados en las cuestiones relacionadas con la consignación en listas. Recientemente, el Grupo del APEC sobre los Servicios había adoptado una Lista Modelo de Compromisos para los Servicios Ambientales y Servicios relacionados con el Medio Ambiente. Su finalidad era ayudar a las economías miembros del APEC que también eran Miembros de la OMC, a elaborar una lista de compromisos sobre los mencionados servicios sobre la base de la Lista Recapitulativa del APEC de Servicios Ambientales y Servicios relacionados con el Medio Ambiente, que se había adoptado en 2021. Esta era una iniciativa importante para actualizar los compromisos en materia de servicios ambientales, ya que todo el mundo se estaba movilizándolo en pro de la causa de la protección del medio ambiente y la sostenibilidad. El Presidente sugirió que el Comité invitara al APEC a presentar su Lista Modelo de Compromisos e en la reunión siguiente.

4.2. El representante de Australia dijo que la propuesta del Presidente era una idea interesante. Esta era su reacción inicial antes de que la idea se considerara en su capital. La presentación de esos productos del APEC en la OMC había sido el propósito por el que se habían elaborado. Además de la Lista de Servicios Ambientales del APEC, el orador se refirió a otra lista elaborada recientemente por Australia y Singapur, basada en el enfoque del APEC. La invitación al APEC a exponer sobre el tema podría ser útil para hacer avanzar el programa en este ámbito.

4.3. La representante de los Estados Unidos dio las gracias al Presidente por la propuesta. Habida cuenta de la necesidad de consultar con su capital, sugirió que la propuesta se incluyera en las consultas del Presidente. Añadió que, dada la práctica anterior del Consejo del Comité de Servicios (CCS) y de sus órganos subsidiarios, probablemente lo mejor sería que un Miembro interesado hiciera la propuesta.

4.4. El Presidente expresó su satisfacción ante el interés manifiesto en su propuesta y dijo que celebrará consultas sobre la manera de llevar adelante la labor en relación con ese punto del orden del día. A continuación propuso que el Comité tomara nota de las declaraciones formuladas y volviera a ocuparse de ese punto en la reunión siguiente.

4.5. Así quedó acordado.

5 PUNTO E - OTROS ASUNTOS

5.1. El Presidente recordó a las delegaciones que los Miembros estaban participando en el debate sobre la reforma de la OMC en el Consejo General y en diversos órganos de la OMC. Ese debate versaba sobre la forma de mejorar la OMC y responder de manera más eficaz a los retos a que se enfrentaba el sistema multilateral de comercio. Uno de los temas que era especialmente pertinente

para este Comité era cómo fortalecer la labor de los órganos ordinarios de la OMC, aumentar la transparencia en el marco de los acuerdos existentes y mejorar las funciones de vigilancia y deliberación de la OMC. La principal función de este Comité era "supervisar la aplicación de los compromisos específicos". No obstante, esa función no se había cumplido como debía. De hecho, en los últimos años el Comité había estado menos activo y en general la participación de los Miembros estaba disminuyendo. Recuerda también que en la última reunión del Consejo del Comercio de Servicios (CCS), los Miembros examinaron posibles propuestas para mejorar el funcionamiento del CCS y de sus órganos subsidiarios, en particular el Comité de Compromisos Específicos (CCE). El Presidente opinaba que los Miembros seguían considerando que ese Comité era útil y tenía la intención de iniciar un debate sobre su funcionamiento en el contexto de la reforma de la OMC. A tal efecto, alentó a los Miembros a que hicieran sus aportes al debate. El Presidente celebraría consultas con los Miembros poco después de esa reunión. Informó a las delegaciones de que la reunión siguiente del Comité se programaría para octubre y que la fecha exacta se comunicaría a su debido tiempo.

5.2. Se levantó la sesión.
