



Condiciones del comercio entre México y Brasil: Camiones pesados

Atendiendo la controversia suscitada entre Brasil y México a causa del saldo comercial negativo brasileño en 2011, agudizado por una balanza automotriz también deficitaria desde 2008, se llevaron a cabo diversas negociaciones entre autoridades de ambos países desde febrero pasado.

A continuación se destacan aspectos importantes sobre la relación que se establecerá en lo relativo a camiones pesados. Una de las peticiones por la parte brasileña en el marco de las negociaciones con autoridades mexicanas, fue la liberalización comercial del segmento de vehículos pesados; sin embargo, dicha opción se descartó, siguiendo vigente lo previsto por el ACE 55 para este segmento. Lo que si se aprobó fue llevar a cabo reuniones para alcanzar un acceso recíproco y homologación de normas técnicas y ambientales¹.

Los vehículos considerados como camiones pesados, de acuerdo con los bienes incluidos en la cobertura del ACE 55 (Artículo 3º) se muestran en la siguiente tabla:

Las condiciones en que se dará la liberalización de los vehículos pesados fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación (DOF) en enero de 2012, en el marco del tercer protocolo adicional del ACE 55. Cada miembro del Mercosur deberá ratificar y formalizar dicho protocolo para que pueda entrar en vigor.

Así, se contempla que los países miembros del Mercosur y México establecerán el libre comercio de dichos bienes de forma gradual, tras un periodo de transición desde la entrada en vigor del protocolo y hasta el 1 de julio de 2020.

Sin embargo, los programas, modalidades, cupos y plazos para el libre comercio de los camiones pesados, los cuales constituirán el Programa de Liberalización Comercial para dichos bienes, está sujeto a ser acordado a más tardar el 31 de diciembre de 2015. Para ello, los gobiernos deberán promover reuniones entre sus sectores privados con el fin de conocer su opinión a más tardar el mismo 31 de diciembre pero de 2014.

CAMIONES PESADOS

NALADISA (2002)	Código	Descripción
Vehículos de carga máxima superior a 8,845 kg. (camiones, tractocamiones y chasis con motor y cabina)	87012000	- Tractores de carretera para semirremolques.
	87041000	- Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras. - Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel):
	87042200	- De peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t.
	87042300	- De peso total con carga máxima superior a 20 t.
	87043200	- Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa: - De peso total con carga máxima superior a 20 t.
	87049000	- Los demás.
	87060000	- Con su motor.
	87079000	- Los demás.
Omnibus completos, chasis con motor y carrocerías para omnibus	87021000	- Semi-Diesel.
	87029000	- Los demás
	87060000	- Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor
	87079000	- Los demás

*NALADISA: Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) basada en el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías.

Fuente: ACE 55 y Secretaría de Economía.



Condiciones del comercio entre México y Brasil: Camiones pesados

En cuanto al Índice de Contenido Regional (ICR) requerido para el comercio de camiones pesados establecido en el ACE 55, será considerado como bien originario aquel que sea resultado de un proceso de producción realizado enteramente en el territorio de Argentina o Brasil si el ICR es de al menos 60%, en el caso de Uruguay al menos del 50% y en el caso de México, se aplicará conforme a la siguiente tabla:

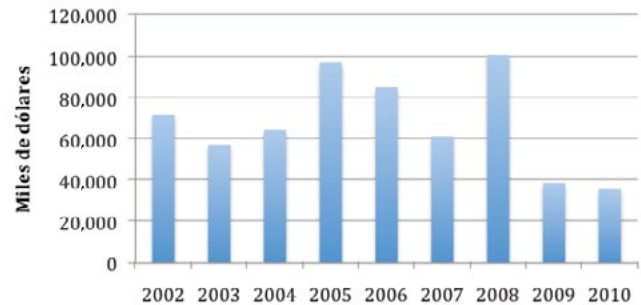
Año	ICR
2002	20%
2003	20%
2004	25%
2005	27%
2006 en adelante	305

Si bien en las últimas negociaciones entre Brasil y México se destacó como uno de los acuerdos el incremento de los porcentajes de contenido regional, éstos se refieren al caso específico de los vehículos ligeros; ante lo cual, el contenido regional establecido para el comercio de camiones pesados será el contemplado inicialmente en el acuerdo, tal como se presentó anteriormente.

Aclarado lo anterior, en cuanto al programa de liberalización de camiones pesados y el contenido regional, es importante conocer el desempeño del comercio de camiones pesados entre México y Brasil. Así, tenemos que el saldo comercial mexicano en dicho rubro con respecto al brasileño ha sido superavitario desde 2002.

En 2010, el comercio de camiones pesados alcanzó los 35.7 millones de dólares, el nivel más bajo desde 2002, representando una reducción de 50.2% en el lapso considerado.

Saldo comercial de camiones pesados México-Brasil



Fuente: World Bank. WITS.

En consideración de lo anterior, es importante notar la caída del saldo positivo en el comercio de camiones pesados para el establecimiento del programa de liberalización de dicho segmento en los próximos años, de tal forma que este sector debe tomar las previsiones necesarias, con el objetivo de evitar problemas al llegar el momento de la liberalización total contemplado para el 2020.

Referencias

- **Secretaría de Economía. (SE).** Sala de prensa. Información relevante.
<http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/sala-de-prensa/informacion-relevante/7632-boletino83-12>
- **SE.** Acuerdo de Complementación Económica 55.
<http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/tlc-acuerdos/america-latina>
- **World Bank.** World Trade Integrated System (WITS). COMTRADE.
<https://wits.worldbank.org/WITS/WITS/Restricted/Login.aspx>
- **Diario Oficial de la Federación (DOF).** Lunes 26 de marzo de 2011.
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5240801&fecha=26/03/2012