

México, D.F., a 23 de marzo de 2001

10/055/150900-7

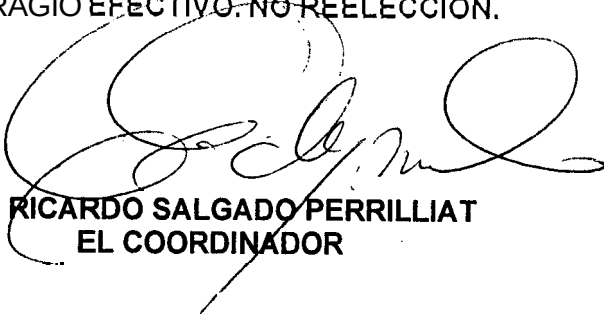
**LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E.**

Me refiero al oficio 4.-120, de fecha 12 de febrero del año en curso, mediante el cual se da respuesta a las observaciones realizadas por esta Comisión respecto del anteproyecto ***Decreto por el que se Reforman, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*** al que anexa un nuevo anteproyecto.

Sobre el particular, y con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), y en atención a los comentarios de la Dirección General de Inversiones Extranjeras de la Secretaría de Economía y, a la reunión de trabajo sostenida el pasado 12 de marzo con servidores públicos de esa Secretaría, se anexa el dictamen preliminar que esta Comisión emite sobre el anteproyecto citado.

Me reitero a sus órdenes y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.


**LIC. RICARDO SALGADO PERRILLIAT
EL COORDINADOR**

Anexo: El que se indica.

c.c.p. Dr. **Aarón Dychter Poltolarek**. Subsecretario de Transporte. Para su conocimiento.
Lic. Carlos Arce **Macías**. Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. Igual fin.
Ing. **José H. Aguilar Alcérreca**. Director General de Autotransporte Federal. Igual fin.
Lic. **Oscar S. Corzo Cruz**. Director General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal. Igual fin.
Lic. **Bernardo Rojas Nájera**. Coordinador Ejecutivo de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. Igual fin.
Ing. **Alí B. Haddou Ruiz**. Coordinador de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. Igual fin.

DICTAMEN PRELIMINAR AL ANTEPROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA, ADICIONA Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

1. ARTICULO 9.- ...

En la escritura constitutiva correspondiente, cuyo objeto principal sea la operación y explotación del servicio de autotransporte federal, deberá contener la cláusula de exclusión de extranjeros.

...

Debe precisarse que el segundo párrafo del artículo citado es competencia de la Ley de Inversión Extranjera(LIE) y no de la LCPAF.

Por otra parte, y de conformidad con el último párrafo del artículo 6" de la LIE, la Secretaría de Economía puede autorizar la utilización del mecanismo de inversión neutra contemplado en el Título Quinto de la misma ley, a sociedades mexicanas que tengan por objeto la prestación del servicio de transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga.

Toda vez que la inversión neutra por su propia definición no computa para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas (artículo 18 de la LIE), es indistinto quién detente los instrumentos neutros autorizados por la Secretaría de Economía; es decir, el Título Quinto de la LIE no establece limitante alguna para que personas físicas o morales extranjeras o sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros sean titulares de dichos instrumentos.

Asimismo, resulta jurídicamente válido que las sociedades mexicanas que obtengan de la Secretaría de Economía la autorización de referencia, puedan incluir en sus estatutos sociales la cláusula de admisión de extranjeros o convenio a que se refiere el artículo 14 del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, pues como se mencionó en el párrafo que antecede, estas sociedades pueden tener como socios, respecto de los instrumentos neutros autorizados, a personas físicas o morales extranjeras o a sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros.

La finalidad de la cláusula de admisión de extranjeros es que el extranjero se considere como mexicano, respecto de su participación mediante instrumentos con carácter neutro, renunciando a invocar la protección de su gobierno, en cumplimiento a lo que dispone el artículo 27 Constitucional.

En materia de inversión y servicios, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) establece una serie de obligaciones, entre las que se encuentra la de otorgar trato nacional (de acuerdo con los artículos 1102 y 1202) y trato de la nación más favorecida (de acuerdo con los artículos 1103 y 1203). Esta obligación abarca a todos los sectores y actividades, a menos que estén reservados de manera expresa de conformidad con los artículos 1108 y 1206, respectivamente, en los términos establecidos en los Anexos correspondientes. Este principio se conoce como de "listas negativas", en virtud de que cualquier medida disconforme con las obligaciones asumidas que no se haya reservado expresamente en los Anexos, se entiende liberalizada, es decir, sujeta a las obligaciones en materia de trato nacional, trato de la nación más favorecida u otras.

Los artículos 1108 y 1206 también disponen, respecto de las reservas contenidas en el Anexo I, que el gobierno de cualquier parte podrá modificar su normatividad para liberalizar individualmente sectores o actividades, más allá de los compromisos contenidos en los elementos "descripción" y "calendario de reducción" de las reservas; es decir, el nivel de liberalización logrado se consolida. Sin embargo, ninguna reforma subsecuente podrá revertir ese nivel de liberalización logrado, lo cual da certidumbre a los agentes económicos. En este sentido, debe respetarse el grado de liberalización establecido por la LIE, por lo que respecta a la inversión neutra en el sector de transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, nivel que complementa las disposiciones del TLCAN.

Por lo expuesto anteriormente, y en virtud de que el marco jurídico actual no exige la cláusula de exclusión de extranjeros en el supuesto de autorizaciones de inversión neutra, consideramos que la reforma propuesta es violatoria de la LIE y, en consecuencia, del TLCAN.

2. **“ARTICULO 17.-** Las concesiones, **permisos y autorizaciones** se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I a VIII...

VIII BIS.- Por aceptar la inversión extranjera en el autotransporte federal, en contravención de las Leyes aplicables o, en su caso, de lo permitido en los tratados internacionales.”

IX a XIII..

El titular de una concesión, **permiso o autorización** que hubiera sido revocado estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contados a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.”

Respecto de la fracción VIII BIS se considera necesario añadir a su parte final “previa opinión de las autoridades competentes”.

Por otra parte, considerando que la reforma prohíbe aceptar inversión extranjera en contravención a las leyes aplicables y los tratados internacionales y toda vez que tanto la LIE como el TLCAN permiten el otorgamiento de autorizaciones de inversión neutra en el sector, en este último caso no se estaría en el supuesto previsto por la reforma aludida.

3. **ARTICULO 43.- Las empresas arrendadoras de automotores, remolques y semirremolques, que cuenten con inversión extranjera no podrán en ningún caso, de manera directa o indirecta, prestar el servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares, el transporte privado o en modo alguno participar, a través de fideicomisos, convenios, esquemas de piramidación u otro mecanismo que les otorgue control o participación en las sociedades que tengan por objeto dichas actividades.**

- a) Respecto al servicio de **autotransporte federal** cabe precisar que, si bien es cierto que las empresas arrendadoras de automotores, remolques y semirremolques con inversión extranjera directa no podrán prestar dicho servicio, también lo es que dichas empresas no tienen actualmente limitante legal alguna para participar como socio o accionista de una sociedad cuyo objeto social contemple la prestación del servicio de autotransporte federal, siempre que esta participación se haga a través de los mecanismos neutros establecidos en el Título Quinto de la LIE. Asimismo, esta última posibilidad de inversión ha quedado consolidada internacionalmente de conformidad con las reglas prescritas en los artículos 1108 y 1206 del TLCAN, sin que una reforma subsecuente de la legislación mexicana pueda disminuir dicho nivel de liberalización, ya que de lo contrario se violarían nuestros compromisos internacionales.
- b) Por lo que hace a los **servicios auxiliares**, el Anexo I del TLCAN en la página I-M-62, al señalar la clasificación industrial de la reserva, menciona el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares, entendiéndose por éstos únicamente a las terminales camioneras y estaciones de camiones y autobuses. El calendario de reducción de la reserva establece lo siguiente:

Servicios Transfronterizos

“Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado (18 de diciembre de 1995), tal permiso podrá ser obtenido por nacionales mexicanos y empresas mexicanas.”

Inversión

Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México dedicadas al establecimiento u operación de terminales de autobús o camioneras y estaciones de camiones y autobuses, los inversionistas de otra parte o sus inversiones sólo podrán detentar, directa o indirectamente:

- a) Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado (18 de diciembre de 1995), sólo hasta un 49% en la participación de las empresas;
- b) Siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado (1 de enero de 2001), sólo hasta un 51% en la participación de las empresas;
- c) Diez años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado (1 de enero de 2004), hasta un 100% en la participación de las empresas."

Así, de conformidad con el TLCAN, existe una reserva únicamente respecto del servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares, entendiéndose por éstos a las terminales camioneras y estaciones de camiones y autobuses. Respecto de dichos servicios, actualmente puede existir una participación extranjera de 51% del capital y sin que exista limitante para que el accionista fuese una empresa arrendadora de automotores, remolques y semirremolques con inversión extranjera directa.

De manera congruente con lo anterior, el artículo Sexto Transitorio de la LIE establece que la inversión extranjera hoy en día puede participar hasta en un 51% en el capital social de sociedades que presten servicios de transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares. Sin embargo, respecto del resto de servicios que la LCPAF considera como servicios auxiliares (arrastre, salvamento y depósito de vehículos; unidades de verificación y paquetería y mensajería), no existe restricción alguna en el TLCAN.

De igual forma, respecto de paquetería y mensajería, la fracción I del artículo 6° de la LIE específicamente establece que está reservado a mexicanos el transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, *sin incluir los servicios de mensajería y paquetería*. Por lo tanto, deberá entenderse que se encuentran bajo el régimen de la regla general de apertura a la participación de la inversión extranjera contemplada en el artículo 4° de la propia LIE, es decir, la inversión extranjera podrá participar en cualquier proporción en el capital de sociedades mexicanas que tengan como actividad principal la prestación de los servicios de paquetería y mensajería. En virtud de lo anterior, esta apertura a la inversión ha quedado consolidada internacionalmente de conformidad con las reglas prescritas en los artículos 1108 y 1206 del TLCAN, sin que una reforma subsecuente de la legislación mexicana pueda disminuir dicho nivel de liberalización.

En relación a la prestación del servicio de **transporte privado** y atendiendo a la definición que de éste hace la propia LCPAF en su artículo 2°, fracción XIII, no se estima jurídicamente apropiado prohibir que las sociedades arrendadoras de automotores, remolques y semirremolques que cuenten con algún porcentaje de inversión extranjera puedan llevar a cabo el transporte de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, pues se incurriría en una violación al TLCAN, ya que no existe ninguna reserva establecida en el tratado respecto de dicha actividad. Adicionalmente, por su propia naturaleza, el transporte privado en ningún momento podría llegar a ser su actividad preponderante, ya que esta actividad no le genera utilidad alguna, toda vez que por definición no es un servicio por el que se pueda cobrar a terceros.

A mayor abundamiento, cabe señalar que la LIE no prohíbe de manera específica a las sociedades arrendadoras de automotores, remolques y semirremolques con inversión extranjera directa, llevar a cabo la prestación del servicio de **transporte privado**, por lo que debe entenderse que esta posibilidad de inversión ha quedado consolidada internacionalmente de conformidad con las reglas prescritas en los artículos 1108 y 1206 del TLCAN, sin que una reforma subsecuente de la legislación mexicana pueda disminuir dicho nivel de liberalización.