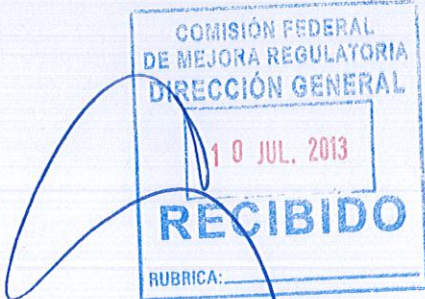


PROY-NOM-001-SCT-2-2012 | Expediente 10/0632/261112 - Se remiten comentarios

Hugo Perezcano [hugo.perezcano@iiuris.com]

Enviado el: miércoles, 10 de julio de 2013 08:11 a.m.**Hasta:** Cofemer Cofemer**CC:** Virgilio Andrade Martinez; Eduardo Esteban Romero Fong; Sergio Eduardo Dominguez Rodriguez**Datos adjuntos:** 130709 03rF Escrito a COFE~1.pdf (616 KB) ; 130607 Cartas Sr Chen Yumi~1.pdf (5 MB)ERF-SDR
0001302670**Expediente:** 10/0632/261112
Anteproyecto: ANTEPROY-NOM-001-SCT-2-2012.PROY-NOM-001-SCT-2-2012 el
21 de marzo de 2013.**Dependencia:** Secretaría de Comunicaciones y
Transportes**Asunto:** Alcance a los comentarios
presentados el 15 de abril de 2013.

Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Remito un archivo electrónico que contiene los comentarios de Cangnan Riwong Craft Logo Co. Ltd. y Soluciones Integrales Fortuna, S.A. de C.V. al ANTEPROY-NOM-001-SCT-2-2012, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la república mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánicas, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba, que fue publicado el 21 de marzo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012, en alcance a los que Cangnan Riwong sometió previamente a consideración de la COFEMER, mediante escrito de fecha 19 de marzo de 2013, recibido por esa Comisión el 15 de abril del mismo año.

Adjunto también en archivo electrónico las cartas que el Representante Económico y Comercial de la Embajada de China en México dirigió al Secretario de Comunicaciones y Transportes y al Subsecretario de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía, en relación con el Proyecto de NOM de referencia, y que constituyen anexos al escrito referido.

Atentamente,

Hugo Perezcano
hugo.perezcano@iiuris.com

c.c.p. Eduardo Romero Fong, Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la COFEMER, para atención.

Sergio Eduardo Domínguez Rodríguez, Director de Orientación y Seguimiento de la COFEMER, para su atención.



No. Expediente: 10/0632/261112

Anteproyecto: ANTEPROY-NOM-001-SCT-2-2012. Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la república mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánicas, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba.

Publicado el DOF como *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012* el 21 de marzo de 2013.

Dependencia: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Asunto: Alcance a los comentarios presentados el 15 de abril de 2013.

Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Gastón Armando González Moreno, en representación de Cangnan Riwong Craft Logo Co. Ltd. ("Cangnan Riwong") y Soluciones Integrales Fortuna, S.A. de C.V., señalando como domicilio para recibir y oír notificaciones el ubicado en Calzada al Desierto de los Leones 4017 Col. Atlamaya, C.P. 01760 en la Ciudad de México, D.F. y con fundamento en el artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, presento comentarios al *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba* (el "Proyecto de NOM" o la "NOM Propuesta"), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 21 de marzo de 2013 (sometido a consideración de esa Comisión previamente como Anteproyecto ANTEPROY-NOM-001-SCT-2-2012), en alcance a los que presentó Cangnan Riwong anteriormente mediante escrito de fecha 19 de marzo de 2013, recibido por esa Comisión el 15 de abril del mismo año.

1. El Proyecto de NOM indebidamente contempla prohibir la importación de placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular, y establece lo que en el ámbito internacional se conoce como requisito de planta, pues requiere que se fabriquen exclusivamente en territorio mexicano.

2. En efecto, el proyecto establece en sus Considerandos:

Que a fin de evitar la falsificación de placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular, resulta necesario incorporar nuevas especificaciones técnicas en su fabricación que funcionen como elementos de seguridad;

Que en tal virtud, las placas metálicas y las calcomanías de identificación vehicular, no podrán en ninguna instancia ser importados, ni subcontratados a través de terceros...

[Énfasis propio.]

3. El numeral 9 del proyecto añade:

9.2. Por ser las placas un elemento de seguridad pública, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Seguridad Pública deberán verificar y vigilar respectivamente que las placas se fabriquen dentro del territorio nacional.

[Énfasis propio]

4. Además, de acuerdo con el numeral 11.2, los laboratorios acreditados sólo podrían expedir certificados de cumplimiento con las especificaciones técnicas y métodos de prueba a los lotes de placas fabricados en territorio mexicano.

11. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad

11.1. La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma, se realizará a través de los laboratorios de prueba acreditados de conformidad con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, debiendo expedir un certificado en papel membretado, donde se indique que las placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular que se fabriquen, cumplen con las especificaciones técnicas y métodos de prueba que establece el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

11.2. El certificado que alude el punto anterior se expedirá únicamente amparando el lote de placas o calcomanías que fue fabricado en territorio mexicano, indicando las series y número de piezas que comprende cada lote.

[Énfasis propio]

A. El Proyecto de NOM no satisface la calidad regulatoria requerida**1. El Proyecto de NOM no se ubica en el supuesto previsto en el artículo 3, fracción II del ACR**

5. El Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR) expedido por el Presidente de la República y publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de febrero de 2007 establece los lineamientos que las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal deben cumplir respecto de la regulación que pretendan emitir (incluidas las normas oficiales mexicanas o NOMs), y que deba ser sometida al proceso de mejora regulatoria de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo:

Artículo 1.- El presente Acuerdo de Calidad Regulatoria tiene por objeto fijar los lineamientos que deberán ser observados en esa materia por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, a propósito de la emisión que pretendan hacer de regulación que tenga costos de cumplimiento para los particulares y que deba ser sometida al proceso de mejora regulatoria de conformidad con el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

[Énfasis propio.]

6. El encabezado del artículo 3 del ACR dispone que “[a] efecto de garantizar la calidad de la regulación, las dependencias”, entre ellas la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) “podrán emitir o promover la emisión o formalización de la misma, únicamente cuando demuestren que el anteproyecto de regulación respectivo” (en el caso de NOMs, también los proyectos) “se sitúa en alguno de los supuestos” que el artículo referido lista.

7. En la manifestación de impacto regulatorio (MIR) que presentó ante esa Comisión, la SCT sustenta la calidad regulatoria de la NOM Propuesta en dos supuestos: Argumenta (1) que “es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida en alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular [sic] del Ejecutivo Federal” en términos de la fracción II del artículo 3 del ACR; y (2) que es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados, en términos de la fracción V del mismo artículo. Empero, ninguno de los dos supuestos está sustentado.

a. La SCT no indicó la ley o reglamento que supuestamente la obliga a emitir la regulación

8. La fracción II del artículo que se comenta contempla “[q]ue con la emisión de la regulación, la dependencia”, en este caso la SCT, “cumpla con una obligación establecida en ley” o con otras normas que el Ejecutivo Federal haya expedido.

9. El Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio (el “Manual de la MIR”), expedido mediante Acuerdo de esa Comisión publicado en el DOF el 26 de julio de 2010 explica en el apartado denominado “Acuerdo de Calidad Regulatoria”, correspondiente al punto 5 del rubro “Procedimientos de Mejora Regulatoria ante la COFEMER” que el supuesto previsto en la fracción II del artículo 3 del ACR aplica si el anteproyecto (y, en el caso de las NOMs, también el proyecto) “cumple con una obligación establecida expresamente en ley o reglamento”, por lo que, cuando una dependencia invoque dicho supuesto, “deberá indicar la ley o reglamento que obliga a emitir la regulación, proporcionar su fecha de publicación en el DOF y transcribir el o los artículos que establecen la obligación” (énfasis propio). De tal manera, es responsabilidad de la SCT demostrar que se sitúa en el supuesto de la referida fracción II. Si no proporciona los elementos requeridos, debe concluirse que no lo demostró y, por consiguiente, la COFEMER debe descartar que la regulación se ubica en dicho supuesto.

10. En este caso, la SCT no proporcionó elemento alguno para sustentar que la regulación propuesta se ubica en el supuesto que la fracción II del artículo 3 del ACR contempla: simplemente se refirió en abstracto a dicha disposición, pero no proporcionó justificación alguna, no indicó la ley o reglamento que supuestamente la obliga a emitir la NOM para placas y calcomanías vehiculares, no proporcionó la fecha de publicación en el DOF ni transcribió los artículos que establecen la pretendida obligación.

11. En consecuencia, al no haber identificado las disposiciones específicas y, por lo tanto, demostrado que está expresamente obligada a emitir la NOM sobre placas y calcomanías vehiculares, la COFEMER debe concluir que la calidad regulatoria de NOM propuesta no se sustenta en la fracción II del artículo 3 del ACR.

b. No existe una obligación prevista en ley u otras normas que obliguen a la SCT a emitir la NOM para placas y calcomanías vehiculares

12. En el oficio COFEME/12/4122 del 7 de diciembre de 2012 mediante el cual requirió a la SCT información sobre el Anteproyecto de NOM, esa Comisión

“observó” que, de acuerdo con el artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) y el 3 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA) la SCT “tiene entre sus obligaciones la de emitir Normas Oficiales Mexicanas que le permitan llevar a cabo un adecuado cumplimiento de sus atribuciones”. Sin embargo, además de que es responsabilidad de la SCT demostrar que está expresamente obligada a emitir la regulación específica y no compete a la COFEMER subsanar las deficiencias de aquélla, la aseveración de la COFEMER es incorrecta.

13. Según se comentó, el Manual de la MIR precisa que el supuesto previsto en la fracción II del artículo 3 del ACR “aplica si el anteproyecto cumple con una obligación establecida expresamente en ley o reglamento” y aclara que “[e]xiste una diferencia entre contar con facultades legales para expedir la regulación y tener una obligación específica para expedir regulaciones particulares”. Añade que “[s]ólo en este último caso”, es decir, sólo en el caso de que se tenga una obligación específica para expedir la regulación particular de que se trate, “procederá la excepción” (énfasis propio en todos los casos).

14. El artículo 70 de la LCPAF, al que la COFEMER alude, dispone que la SCT tiene a su cargo “la inspección, verificación y vigilancia de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en sus aspectos técnicos y normativos para garantizar el cumplimiento” de las NOMs que expida, entre otros ordenamientos. En otras palabras, el artículo 70 otorga ciertas atribuciones o facultades a la SCT para garantizar el cumplimiento de las NOMs que expida; pero ello no constituye “una obligación específica para expedir” la NOM sobre placas y calcomanías vehiculares en particular. Ciertamente la SCT tiene facultades para establecer las características de las placas y los requisitos que deben cumplir, y puede hacerlo a través de una NOM o de otros ordenamientos; pero tal como explica el Manual, hay una diferencia entre contar con ciertas facultades y tener obligaciones específicas de emitir una NOM particular, y el artículo 70 de la LCPAF no impone a la SCT la obligación de emitir la NOM sobre placas y calcomanías vehiculares en específico (o cualquier otra).

15. De manera similar, la COFEMER alude al artículo 3 del RAFSA, que simplemente dispone que la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal y los servicios auxiliares se sujetarán a las NOMs que emita la Secretaría; pero ello tampoco equivale a una obligación específica de la SCT de emitir la NOM sobre placas y calcomanías vehiculares.

16. Sostener lo contrario equivaldría a reducir el ACR al absurdo, porque es un principio general que las autoridades sólo pueden hacer aquello para lo que han sido expresamente facultadas; y, si tener facultades para emitir regulaciones fuera equivalente a tener la obligación de hacerlo y, más aún, si fuera equivalente a la

obligación de emitir una regulación concreta, entonces todas las regulaciones por definición cumplirían la fracción II del artículo 3 y los demás supuestos serían absolutamente superfluos, es más, inútiles. La “calidad regulatoria” estaría garantizada por el simple hecho de que las dependencias u organismos que las emiten tienen facultades de hacerlo, al margen de cualquier otro supuesto o consideración; o, dicho de otro modo, los únicos proyectos de regulación que no satisfacerían la calidad regulatoria serían aquéllos que las dependencias pretendieran emitir ilegalmente, en exceso de sus facultades. Evidentemente, ésta es una interpretación inadmisibles.

17. De tal manera, sin perjuicio de lo señalado en el apartado A(1)(a) de este escrito, esa Comisión debe concluir que el Proyecto de NOM no se ubica en el supuesto previsto en el artículo 3, fracción II del ACR.

2. El Proyecto de NOM tampoco cumple con el supuesto previsto en el artículo 3, fracción V del ACR

18. La SCT también argumentó que la NOM propuesta cumple con la calidad regulatoria porque, de acuerdo con el artículo 3, fracción V del ACR, sus beneficios son notoriamente superiores a los costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados. Sin embargo, esta aseveración es incorrecta: Contradice los argumentos oficiales de la propia SCT, en los que motivó la eliminación de exactamente la misma prohibición que ahora pretende restablecer. Además, como se señala más adelante, prohibir la importación de placas y calcomanías vehiculares no aporta beneficio alguno al logro de los objetivos generales de la regulación propuesta y sí impone elevados costos para los ciudadanos, para los particulares que actualmente se dedican a este negocio, para los gobiernos de las entidades federativas que son los que compran placas y calcomanías vehiculares, y para la SCT misma, que también las adquiere.

19. La SCT presentó un análisis parcial en la MIR, no sólo porque es incompleto, sino también porque únicamente consideró el impacto para un grupo reducido de interesados, y solamente en relación con costos de producción. La SCT simplemente explicó que “realizó un análisis a un horizonte de tiempo de 12 años, toda vez que ahí convergen 4 periodos de 3 años de durabilidad [de las placas y calcomanías], así como 3 periodos de 4 años de durabilidad” y añade que en ese “horizonte de tiempo se aplican los costos y beneficios anuales”, con base en los cuales calculó “un beneficio estimado neto de \$2,127 millones de pesos”, no obstante que la incorporación de nuevos requisitos técnicos y elementos de seguridad incrementará el costo de producción. Explica que ese monto constituiría un ahorro para las entidades compradoras como consecuencia del incremento de un año en la durabilidad de las placas y calcomanías de

identificación vehicular, lo cual reducirá el volumen a adquirir en ese horizonte temporal de 12 años.

20. Sin embargo, la SCT omite informar que el Proyecto de NOM pretende restringir la libre competencia en el mercado de placas y calcomanías de identificación vehicular, restableciendo una prohibición a la participación de empresas extranjeras con productos importados que ya había eliminado expresamente con anterioridad, lo cual constituye un impacto mayúsculo para la economía, con efectos sustanciales en el sector específico y enormes costos para la competitividad y el funcionamiento de los mercados, que rebasan por mucho el beneficio estimado por la SCT y no reporta beneficio alguno. La SCT no proporcionó análisis alguno de los costos que, como resultado de esa restricción a la libre competencia, la regulación tendrá para las entidades gubernamentales que compren las placas y calcomanías, incluida la propia SCT; para los particulares en general (es decir, más allá del incremento en el costo de producción que representaría para fabricantes nacionales, que no son sino un subconjunto de los particulares afectados), y específicamente para las empresas extranjeras que actualmente cuentan con registro ante la SCT como fabricantes de placas y calcomanías, así como cualquier otra que en el futuro pudiere participar en este segmento del mercado. La SCT tampoco proporcionó un análisis del costo que la regulación propuesta tendrá para los contribuyentes y los ciudadanos a los que las dependencias y entidades gubernamentales cobran las placas y calcomanías vehiculares.

a. Contrario a lo que la SCT expresó en la MIR, la regulación propuesta impone elevados costos para la competitividad y la eficiencia de los mercados

21. El Manual de la MIR dispone que, para garantizar la calidad regulatoria de la regulación propuesta, los beneficios tienen que ser notoriamente superiores a los costos que el cumplimiento de la regulación implica para los particulares, y precisa que ello tiene que demostrarse de manera “clara y contundente” (apartado denominado “Acuerdo de Calidad Regulatoria” correspondiente al punto 5 del rubro “Procedimientos de Mejora Regulatoria ante la COFEMER”, énfasis propio). La SCT se limitó a estimar el incremento en el costo de producción de las placas metálicas en caso de aprobarse el Proyecto de NOM, puesto que incorpora nuevos requisitos técnicos y elementos de seguridad¹. Sin embargo, no presentó un

¹ La SCT estimó un incremento en el costo de producción de las placas metálicas equivalente a 14.18 millones de pesos anuales, aun cuando la Asociación Nacional de Fabricantes de Documentos Oficiales de Identificación Vehicular, A.C. (ANFDOIV), que participó en el Subcomité encargado de elaborar y revisar el Anteproyecto de NOM, manifestó que “el Proyecto de Norma no causa costos adicionales, ya que se trata de modificaciones técnicas que no inciden sustancialmente

análisis completo de los costos que el cumplimiento de la regulación implicará para los particulares; del efecto sustancial que la NOM Propuesta tendría sobre el sector específico; como tampoco del impacto mayúsculo que la NOM Propuesta tendría en la economía, siendo que, al ser el gobierno federal (a través de la SCT) y los de las entidades federativas los compradores de placas metálicas y calcomanías, dicho impacto recaerá directamente en recursos públicos.

22. La SCT identificó correctamente que la regulación propuesta impactará “a las dependencias de Tránsito y Transporte de los Gobiernos Estatales y el Gobierno del Distrito Federal, y demás Dependencias de gobierno encargadas de la matriculación de vehículos y que adquieren las placas a los fabricantes registrados”, incluida la propia SCT, ya que también adquiere placas y calcomanías vehiculares. Sin embargo, omitió cualquier análisis del impacto sobre la economía y el sector específico, más allá de apuntar que, de aprobarse la NOM Propuesta, incrementará el costo de producción de las placas.

23. Es evidente que el incremento en los costos de producción se traducirán en un aumento en los precios que dependencias y entidades gubernamentales pagarán por las placas; pero más importante aún es el efecto que restringir la libre competencia tendrá en los precios y el consecuente impacto en los recursos públicos, en general, y en el presupuesto de cada una de las entidades federativas y del gobierno federal, en particular, tal como la propia SCT ya lo demostró específicamente en el sector de placas y calcomanías vehiculares.

24. En efecto, la prohibición a la importación de placas vehiculares no es nueva. Ya había sido adoptada hace más de una década en el *Acuerdo mediante el cual se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la república mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y control, así como de la licencia federal de conductor* (el “Acuerdo sobre placas y calcomanías de identificación vehicular”) publicado en el DOF el 25 de septiembre de 2000; pero el 21 mayo de 2002 la propia SCT la eliminó expresamente por los efectos perniciosos que tenía en la libre competencia y específicamente en las ofertas económicas que obtenían las entidades federativas (incluido el Distrito Federal) y la SCT misma “en términos de precio, calidad, financiamiento, oportunidad, eficacia y honradez”. El único propósito de esta reforma fue eliminar la prohibición a la participación de empresas extranjeras y productos importados,

en los procesos de producción y mantienen costos de insumos y de operación sin incrementos y consecuentemente el precio de éstos se mantendrá en los niveles actuales”. La SCT no estimó el incremento en los costos de las calcomanías y otros documentos de identificación vehicular.

con la finalidad “de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes” como lo requiere el artículo 134 de la Constitución, de modo que:

...las entidades federativas, el Distrito Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, obtengan mejores ofertas económicas en los concursos que realicen para la adquisición de placas y calcomanías de identificación vehicular, así como permitir la libre competencia en condiciones similares en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad, eficacia y honradez, y de permitir que las empresas extranjeras puedan obtener el registro y número de control referido...²

[Énfasis propio.]

25. Es así que la SCT misma ha demostrado ya que revertir ahora la modificación que llevó a cabo en 2002 para restablecer una prohibición que ya había eliminado expresamente tendrá el efecto inmediato y directo de que las entidades federativas y la propia SCT obtengan peores ofertas económicas en los concursos que realicen, y peores condiciones “de precio, calidad, financiamiento, oportunidad, eficacia, y honradez”, contrario al mandamiento constitucional. De tal manera, desde 2002 la SCT ha hecho evidentes los muy elevados costos que tendría la prohibición a las importaciones para la libre competencia, la competitividad y el funcionamiento eficiente de los mercados, que se traducirán en una erogación injustificada de recursos públicos que podrían emplearse en otros programas o destinarse al cumplimiento de otras obligaciones de los gobiernos federal y los de las entidades federativas y que, precisamente por tratarse de recursos públicos, inciden directamente en los contribuyentes y los ciudadanos en general. Los argumentos de la SCT ponen de manifiesto que la NOM propuesta no cumple con la calidad regulatoria exigida por el Acuerdo Presidencial.

b. La prohibición a las importaciones no reporta beneficio alguno; sólo genera costos para la economía, el sector, la competencia, la competitividad, el funcionamiento eficiente del mercado, y para los particulares, especialmente para las empresas extranjeras que actualmente cuentan con registro ante la SCT como fabricantes

26. Según se señaló, el Proyecto de NOM contempla exigir que las placas y calcomanías vehiculares tengan una durabilidad mínima de 4 años, cuando la NOM vigente sólo exige 3, por lo que la SCT estimó el beneficio de la regulación en

2. Véase el último considerando del Acuerdo publicado el 21 de mayo de 2002, que modifica el artículo décimo octavo del Acuerdo sobre placas y calcomanías de identificación vehicular del 25 de septiembre de 2000.

2,127 millones de pesos en términos de un ahorro para las entidades gubernamentales compradoras como consecuencia de una reducción en el número de placas a adquirir en un lapso de 12 años. Sin embargo, ese ahorro no representa beneficio alguno en relación con la restricción a libre competencia como consecuencia de prohibir las importaciones pues, evidentemente, tanto los productos nacionales como los importados tendrían que cumplir con el requisito de durabilidad mínima. En otras palabras, el menor volumen de placas a adquirir no está en función del origen de los productos, sino del tamaño del parque vehicular y la aparente necesidad de reemplazar cada 4 en lugar de cada 3 años, durante los siguientes 12 años. Por lo tanto, el beneficio que la SCT estima en 2,127 millones de pesos anuales, no compensa el costo de la prohibición a las importaciones que pretende volver a imponerse, pues es obvio que la mayor durabilidad de las placas y calcomanías no es consecuencia de dicha prohibición. En otras palabras, si la prohibición a las importaciones se elimina del proyecto o se mantiene en él, el supuesto beneficio resultante de la durabilidad de las placas que la SCT identificó permanecería inalterado.

27. Sin embargo, el impacto del requisito de planta, es decir, de la prohibición a las importaciones es un costo neto, que no se compensa con beneficio alguno; y será un costo mayúsculo para la economía, el sector, la competencia, la competitividad, el funcionamiento eficiente del mercado, y para los particulares, especialmente para las empresas extranjeras que actualmente cuentan con registro ante la SCT como fabricantes, así como para los contribuyentes en general y los ciudadanos propietarios de vehículos en particular.

28. Para el Estado, el impacto será en la disponibilidad y uso de recursos públicos. Para ilustrarlo puede hacerse un ejercicio simple, siguiendo la misma metodología que empleó la SCT, pero a partir de los precios reales observados durante 2012 que mi representada proporcionó a esa Comisión en su primer escrito (véase la página 7 del escrito recibido el 15 de abril de 2013), ya que el impacto para las entidades compradoras obviamente no sería en términos del costo de producción, sino de los precios a los que adjudican los contratos. Al respecto, deben tenerse presentes las siguientes consideraciones:

- Se emplea la misma metodología que utilizó la SCT, que considera un incremento en los costos de producción de 1.27% derivado de la inclusión de nuevos requisitos técnicos y elementos de seguridad en las placas vehiculares, mismo que se aplicó a los precios reales de contratos adjudicados durante 2012. Sin embargo, es improbable que en los siguientes 12 años los fabricantes únicamente trasladen ese incremento en el costo de producción de las placas a los precios ofrecidos (y que el costo de los insumos se vaya a mantener en los niveles actuales como lo sugiere la ANFDOIV).

- Para propósitos de este ejercicio, se utilizan precios reales en un mercado abierto, es decir, precios que no están distorsionados por la prohibición a las importaciones (aun cuando la competencia de éstas es apenas incipiente, ya que las importaciones sólo comenzaron a participar en este mercado desde 2011). De tal manera, en la medida en que el mercado continúe abierto, podría esperarse que todos los precios tenderán a bajar; y, en contraste, en la medida en que se restrinja la competencia, los precios observados en 2012 inevitablemente serán más altos, por lo que el costo de la regulación naturalmente será mucho mayor que el aumento en el costo de producción.

29. Con estas salvedades, si se compara el precio al que los Estados de Veracruz y Sinaloa adjudicaron a mi representada el contrato para el suministro de placas metálicas (210.00 pesos por juego de placas) con el mayor precio ofertado por fabricantes nacionales en 2012 (237.00 pesos por juego de placas), y se aplica a ambos el mismo incremento en el costo de producción calculado por la SCT derivado de los nuevos requisitos técnicos y elementos de seguridad previstos en el Proyecto de NOM, aplicando la misma metodología que utilizó la Secretaría se tiene que el costo de la regulación sería de casi 1,000 millones de pesos anuales durante los siguientes 12 años, a valor presente. Aun si se compara el precio promedio ofertado por los fabricantes nacionales en 2012, el costo de la regulación sería de casi 500 millones de pesos anuales.

30. No obstante, por las razones explicadas estos valores son conservadores y sólo constituyen un piso que, se insiste, tiene el propósito de ilustrar el impacto que la prohibición a las importaciones tendría en la economía, así como los efectos adversos sustanciales que tendría sobre el sector específico y para las entidades gubernamentales compradoras en particular. Con toda certeza el costo de la regulación será muy superior porque la restricción a la libre competencia provocará inevitablemente que los precios aumenten por encima de los valores reales observados en 2012.

31. A este costo también habrá que sumar los elevados costos en términos de la inevitable pérdida de competitividad que igualmente resultaría de restringir la competencia, así como los de las ineficiencias y distorsiones que se producirían al cerrar los mercados. Tampoco debe perderse de vista que estos son costos que se trasladan y, por lo tanto impactan, directamente a los contribuyentes en general, así como a los ciudadanos propietarios de vehículos quienes, a manera de ejemplo, en 2013 deben pagar 665.00 pesos por juego de placas en el Estado de Yucatán; 725.00 pesos en Coahuila y 1,157.00 pesos en el Estado de México, en contraste con el costo de las placas que la SCT estimó.

c. La regulación propuesta también impondría elevados costos a los particulares.

32. La SCT también afirma que la regulación impacta “a las empresas fabricantes de placas que tiene registradas”; pero omitió señalar que, al prohibir las importaciones de placas y calcomanías, la NOM Propuesta pretende dejar fuera del mercado a tres empresas extranjeras que actualmente cuentan con registro ante la propia Secretaría y fabrican sus productos en el exterior —y al menos Cangnan Riwong ha venido importando placas desde 2011 porque gobiernos estatales le han adjudicado contratos. En consecuencia, resulta a todas luces falso que la regulación propuesta “no hace discriminación por sector o agentes económicos” —según alega la SCT en la MIR—, cuando la prohibición a las importaciones dejaría fuera del mercado a esas empresas e impediría la participación de otras en el futuro. En consecuencia, contrario a lo que la SCT manifestó en la MIR, la prohibición es claramente discriminatoria y evidentemente genera un alto costo tanto para las empresas mexicanas que importan las placas, como para las empresas extranjeras que la SCT actualmente tiene registradas como fabricantes, y para cualquier otro agente económico extranjero que de otra forma pudiese participar en este mercado.

33. Esta prohibición también implica un elevado costo de negocios para empresas mexicanas y sus inversiones en el exterior, ya que los fabricantes extranjeros en general no están preparados para surtir el mercado de placas y calcomanías vehiculares de nuestro país, en virtud de los numerosos requisitos técnicos y elementos de seguridad que la normatividad mexicana exige, a diferencia de lo que sucede en otros países —requisitos que la NOM Propuesta pretende incrementar. Por consiguiente, debe invertirse en maquinaria y equipo especializado para fabricar en el exterior placas destinadas al mercado mexicano.

34. Soluciones Integrales Fortuna, una empresa 100% mexicana asociada con Cangnan Riwong, ha realizado cuantiosas inversiones en China para adquirir maquinaria y equipo precisamente con el propósito de abastecer el mercado mexicano de placas con productos de la más alta calidad, que cumplan con todos los requisitos que la normatividad mexicana exige. La expedición de la NOM en los términos en que está redactado el proyecto, además de los muy elevados costos monetarios y regulatorios señalados, y de violar las obligaciones internacionales de México, según se explica más adelante, ocasionaría la pérdida de esas inversiones.

35. Cangnan Riwong también ha obtenido contratos con entregas multianuales, por lo que la prohibición a la importaciones también impondrá un elevado costo en relación con el cumplimiento de contratos que ya han sido adjudicados, en adición al importante quebranto en términos de la inversión realizada por Soluciones Integrales Fortuna asociado a ese desempeño contractual en particular, además

del elevado costo para los gobiernos estatales que han adjudicado dichos contratos.

3. La prohibición a las importaciones no reporta otros beneficios

a. La prohibición a las importaciones no reporta beneficio alguno para el cumplimiento de los objetivos de seguridad pública y de otro tipo que el Proyecto de NOM persigue

36. En el Proyecto de NOM y en la MIR, la SCT manifestó que la problemática que da origen a la intervención gubernamental a través de la NOM que se propone expedir es esencialmente de dos tipos:

- a. por un lado existe una dificultad para identificar vehículos y detectar aquéllos que tienen placas falsificadas, sobrepuestas, ilegales o con reporte de robo; y
- b. por otro, existe la necesidad de crear nuevas series porque las actuales son insuficientes, bien porque se han agotado, o bien porque se requieren para nuevas modalidades de vehículos.

37. En consecuencia, los objetivos que se persiguen con la modificación de la NOM vigente, según quedaron expresados en el Proyecto de NOM y en la MIR, son esencialmente:

- establecer especificaciones técnicas (incluidas las de seguridad) que permitan la identificación de vehículos y faciliten a las dependencias encargadas de la seguridad pública verificar de manera automatizada y en forma expedita, mediante equipos electrónicos, la legal posesión de dichos vehículos, así como detectar con facilidad la circulación de vehículos ilegales, con reporte de robo o con placas falsificadas;
- otorgar seguridad pública y jurídica a los actos que se realicen con vehículos evitando la fabricación de placas que no cumplan con la calidad requerida y no tengan los números de serie aprobados; y
- evitar que las series para la matriculación asignadas a las entidades federativas y la propia Secretaría se agoten o dupliquen.

38. La Secretaría explica en la MIR que el objeto de la modificación la NOM vigente es:

incluir las nuevas tecnologías de las especificaciones técnicas y de seguridad que deben cumplir las placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular, tarjetas de circulación, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, a fin de coadyuvar

con la seguridad pública exigiendo desde su fabricación y distribución especificaciones de seguridad que facilitarán a las dependencias de seguridad (Policía Federal y Policías Estatales), mediante equipos electrónicos como; cámaras lectoras de placas y dispositivos de lectura de códigos bidimensionales del tipo QR, verificar de manera automatizada y expedita su autenticidad o legal posesión.

[Énfasis propio.]

39. En los considerandos del Proyecto de NOM, la SCT manifestó que, “a fin de evitar la falsificación de placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular, resulta necesario incorporar nuevas especificaciones técnicas en su fabricación que funcionen como elementos de seguridad” y “en tal virtud, las placas metálicas y las calcomanías de identificación vehicular, no podrán en ninguna instancia ser importados [sic]...”.

40. No obstante, es obvio que tanto los productos importados como los nacionales pueden cumplir con los requisitos técnicos y especificaciones seguridad (tanto los vigentes, como los nuevos que pretenden adoptarse) que permitan a la Policía Federal, las Policías Estatales y otras dependencias encargadas de la seguridad pública verificar de manera automatizada y expedita, mediante equipos electrónicos, la autenticidad de las placas y calcomanías así como la legal posesión de los vehículos. Por la naturaleza de tales requisitos y especificaciones, deben incorporarse desde su fabricación: no hay manera de añadirlos a las placas terminadas. Corresponde a los laboratorios acreditados — actualmente sólo el Instituto Politécnico Nacional— verificar si las placas y calcomanías cumplen o no con dichos requisitos y especificaciones. En el caso de mi representada, así lo ha certificado y es por eso que ha podido suministrar tales productos a gobiernos estatales.

41. Prohibir las importaciones en nada contribuye ni a que las placas y calcomanías incorporen los requisitos técnicos y especificaciones de seguridad, ni a que las dependencias encargadas de la seguridad pública puedan verificar su autenticidad y la legal posesión de los vehículos. Es precisamente la incorporación de esos requisitos y especificaciones en las placas y calcomanías, y no la fabricación en territorio nacional, lo que permite la identificación y reconocimiento de vehículos automotores; “detectar la circulación de vehículos ilegales, con reporte de robo o con placas falsificadas”; “evitar la falsificación de placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular”; y, por consiguiente, “otorgar seguridad pública y jurídica a los actos que se realicen con vehículos que circulen en el territorio nacional”.

42. Por otro lado, la supuesta necesidad de que las autoridades competentes supervisen instalaciones de los fabricantes de placas tampoco reporta beneficio alguno a los objetivos de seguridad pública que pretenden protegerse —además

de que, de acuerdo con los tratados comerciales de los que México es parte, no puede constituir un obstáculo a la importación, como se explica más adelante. En efecto, el Proyecto de NOM señala en sus considerandos que “es necesario que las autoridades competentes supervisen periódicamente las instalaciones de los fabricantes de placas” con objeto de “evitar la fabricación de placas sin el control de calidad y de los números de serie aprobados” por la SCT. Sin embargo, de acuerdo con la Ley Federal de Metrología y Normalización (LFMN) y los tratados internacionales, la verificación de la calidad en términos del cumplimiento con los requisitos técnicos que el Proyecto de NOM prevé —incluida, desde luego, la incorporación de los elementos de seguridad— es, precisamente, la evaluación de la conformidad que, de acuerdo con la LFMN, la NOM vigente y Proyecto de NOM mismo corresponde a laboratorios acreditados, no a las autoridades competentes en materia de seguridad pública, ni siquiera a las autoridades de tránsito, que carecen de los medios necesarios, incluidos los laboratorios y equipos de prueba y el personal especializado.

43. La LFMN define en la fracción IV-A de su artículo 3:

Evaluación de la conformidad: la determinación del grado de cumplimiento con las normas oficiales mexicanas o la conformidad con las normas mexicanas, las normas internacionales u otras especificaciones, prescripciones o características. Comprende, entre otros, los procedimientos de muestreo, prueba, calibración, certificación y verificación;

[Énfasis propio.]

44. Los artículos 68, 73 y 74 del mismo ordenamiento disponen en la parte pertinente:

ARTÍCULO 68. La evaluación de la conformidad será realizada por las dependencias competentes o por los organismos de certificación, los laboratorios de prueba o de calibración y por las unidades de verificación acreditados y, en su caso, aprobados en los términos del artículo 70.

ARTÍCULO 73. Las dependencias competentes establecerán, tratándose de las normas oficiales mexicanas, los procedimientos para la evaluación de la conformidad cuando para fines oficiales requieran comprobar el cumplimiento con las mismas...

ARTÍCULO 74. Las dependencias o las personas acreditadas y aprobadas podrán evaluar la conformidad a petición de parte, para fines particulares, oficiales o de exportación...

[Énfasis propio.]

45. En el apartado 9 “Verificación y vigilancia”, bajo el rubro “Procedimiento para evaluar la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana, la NOM vigente establece:

PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD DE LA PRESENTE NORMA OFICIAL MEXICANA

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 19 fracciones X, XV y XXII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la certificación y verificación del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

I.- CERTIFICACION Y VERIFICACION

1.- Los laboratorios de prueba debidamente acreditados, deben expedir un certificado en papel membretado, donde se indique que las placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular, cumplen con las especificaciones técnicas y métodos de prueba que establece la presente Norma Oficial Mexicana.

2.- El certificado que alude el punto anterior, se expedirá amparando el lote de placas o calcomanías, indicando las series y número de piezas que comprende cada lote.

El procedimiento de muestreo de lotes, se realizará con base en lo que establece la Norma Mexicana NMX-Z-12/1, 2 y 3 (ver inciso 2 Referencias).

3.- Las personas físicas o morales dedicadas a la fabricación de placas y calcomanías sujetos a la presente Norma Oficial Mexicana, deben contar con número de control por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

[Énfasis propio.]

46. En el apartado 11, “Procedimiento de Evaluación de la Conformidad”, el Proyecto de NOM prevé igualmente que la evaluación de la conformidad se realice a través de laboratorios acreditados, y añade que los gobiernos de las entidades federativas y la SCT deberán requerir a los fabricantes que entreguen cada lote con el certificado de cumplimiento respectivo:

11. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad

11.1. La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma, se realizará a través de los laboratorios de prueba acreditados de conformidad con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, debiendo expedir un certificado en papel membretado, donde se indique que las placas metálicas y calcomanías de identificación vehicular que se fabriquen, cumplen con las especificaciones técnicas y métodos de prueba que establece el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

...

11.4. Las Entidades Federativas, el Gobierno del Distrito Federal y la Secretaría deberán solicitar al fabricante, que cada lote de placas sea entregado con el certificado de cumplimiento del presente Proyecto de Norma que se menciona en este Apartado

[Énfasis propio.]

47. Además, como ya lo advirtió esa Comisión, no hay pruebas de que las placas falsificadas o duplicadas se fabriquen en el extranjero y obviamente tales productos no pueden importarse en México. Tampoco hay pruebas de que los fabricantes

—ya sea nacionales o extranjeros— sean los que producen placas o calcomanías falsificadas. En todo caso unos y otros están sujetos al control de la SCT pues, como ya se explicó, únicamente los productores aprobados por dicha dependencia, que cuenten con registro ante ella como fabricantes y el número de control que les asigne pueden ofrecer placas y calcomanías vehiculares a las entidades federativas y a la SCT.

48. Es más, como se explica más adelante, existe un control mucho más estricto sobre las importaciones de placas y calcomanías, que sobre los productos de fabricación nacional porque, aun si las autoridades competentes inspeccionaren las plantas, no verificarán cada lote que se produce; pero las autoridades aduaneras sí verifican cada lote de placas y calcomanías que se importa, además de que éstos también deben someterse al procedimiento de evaluación de la conformidad.

49. Es evidente, pues, que existe una total desconexión entre los objetivos expresados, incluidos los relativos a la seguridad pública, y el requisito de planta que se pretende adoptar. La prohibición a las importaciones no reporta beneficio alguno para el cumplimiento de los objetivos de seguridad y de otro tipo que el Proyecto de NOM persigue.

b. La prohibición de las importaciones de hecho atenta contra el interés de salvaguardar la seguridad pública

50. La seguridad pública no es obstáculo para las importaciones. Por el contrario, la legislación aduanera mexicana facilita la importación de mercancías con finalidades de seguridad pública. En efecto, la fracción I del artículo 61 de la Ley Aduanera dispone que no se pagarán impuestos de importación por “las mercancías que se importen con objeto de destinarlas a finalidades de defensa nacional o seguridad pública” (énfasis propio).

51. Ello demuestra, sin lugar a dudas, que la prohibición a la importación prevista en el Proyecto de NOM es un despropósito porque, no sólo es un obstáculo innecesario y totalmente injustificado al comercio, sino que también constituye una traba al cumplimiento de las finalidades de seguridad pública, es decir, constituye en sí misma un obstáculo para la mejor satisfacción de los intereses que se busca proteger.

52. Las placas importadas se sujetan a un riguroso control en la aduana para verificar que han sido debidamente requeridas por los gobiernos de las entidades federativas o la SCT mediante los procesos de contratación pública, y que corresponden estrictamente a las series asignadas por la SCT. Es más, no obstante que el Proyecto de NOM faculta a las autoridades competentes a verificar las plantas de los fabricantes —lo cual no es un obstáculo para la importación, como se verá más adelante— actualmente se sujeta a los productos importados a un control mucho más estricto, porque incluso si llegaren a inspeccionarse las plantas de los fabricantes nacionales (o las de fabricantes extranjeros), no se verificará cada lote producido; pero para los productos de origen extranjero sí se verifica en aduana cada lote que se importa, en adición a que cada uno debe estar amparado por un certificado de cumplimiento expedido por un laboratorio acreditado.

53. La prohibición a la importación no ataca el problema de seguridad identificado ni contribuiría a resolverlo porque la importación legal de placas no es la fuente de placas falsificadas. De hecho, según ya advirtió la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, ni siquiera hay información suficiente sobre el número de vehículos con placas falsificadas o sobrepuestas, ilegales o con reporte de robo que son utilizados por la delincuencia para cometer delitos; no hay una estimación del número de vehículos con duplicidad de placas; ni siquiera consta que las instituciones de seguridad y vigilancia hayan manifestado la dificultad para la lectura de placas vehiculares. Mucho menos hay un vínculo de causalidad o de cualquier tipo entre esos problemas que apenas han sido apuntados y la importación de placas y calcomanías de identificación vehicular. Es más, no existe una denuncia de que circulen placas importadas falsificadas, y mucho menos pruebas de que se hayan importado tales productos falsificados.

54. La legislación aduanera y la propia motivación expresada en el Proyecto de NOM y la MIR dejan claro que el requisito de que las placas se fabriquen exclusivamente en territorio mexicano es un obstáculo innecesario e injustificado al comercio.

B. La prohibición de las importaciones es violatoria de las obligaciones internacionales que México ha contraído en el marco de la OMC y todos sus tratados de libre comercio

1. El requisito de que las placas se fabriquen exclusivamente en territorio nacional viola la obligación de otorgar trato nacional a productos similares originarios de otros países con los que México ha suscrito un tratado comercial

55. El artículo III:4 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (por sus siglas en inglés el “GATT de 1994”)³ establece la obligación de los Miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) de otorgar trato nacional a los productos importados:

Artículo III

Trato nacional en materia de tributación y de reglamentación interiores

...

4. Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el territorio de cualquier otra parte contratante no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior. Las disposiciones de este párrafo no impedirán la aplicación de tarifas diferentes en los transportes interiores, basadas exclusivamente en la utilización económica de los medios de transporte y no en el origen del producto.

[Énfasis propio.]

56. Es evidente que las placas nacionales y las placas importadas son productos similares y, de aprobarse la restricción contenida en el Proyecto de NOM, se impediría por completo su venta, oferta para venta, compra, transporte, distribución y uso en el mercado mexicano en franca violación al referido artículo III:4 y las disposiciones correlativas en todos los tratados de libre comercio (TLCs).

3. El GATT de 1994 es uno de los acuerdos que integran el Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (el “Acuerdo de la OMC”).

2. La prohibición a las importaciones viola el artículo XI del GATT de 1994 y las disposiciones correlativas contenidas en todos los tratados de libre comercio que México ha suscrito

57. La prohibición que contempla el Proyecto de NOM también viola el artículo XI:1 del GATT de 1994, así como las disposiciones correlativas en todos los TLCs. El referido artículo XI:1 dispone:

1. Ninguna parte contratante impondrá ni mantendrá aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante o a la exportación o a la venta para la exportación de un producto destinado al territorio de otra parte contratante, ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas.

[Énfasis propio.]

3. La prohibición a las importaciones constituye un obstáculo innecesario e injustificado al comercio, en violación al Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y sus disposiciones correlativas en tratados de libre comercio suscritos por México

58. La prohibición a las importaciones también viola el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC (el “Acuerdo OTC”) y las disposiciones correlativas de los TLCs. El artículo 2 del Acuerdo OTC dispone:

2.1 Los Miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los Miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares de origen nacional y a productos similares originarios de cualquier otro país.

2.2 Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. A tal fin, los reglamentos técnicos no restringirán el comercio más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo, teniendo en cuenta los riesgos que crearía no alcanzarlo. Tales objetivos legítimos son, entre otros: los imperativos de la seguridad nacional; la prevención de prácticas que puedan inducir a error; la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o la salud animal o vegetal, o del medio ambiente. Al evaluar esos riesgos, los elementos que es pertinente tomar en consideración son, entre otros: la información

disponible científica y técnica, la tecnología de elaboración conexa o los usos finales a que se destinen los productos.

[Énfasis propio.]

59. Las normas oficiales mexicanas son reglamentos técnicos de conformidad con el Acuerdo OTC⁴ y, por las mismas razones que violaría el artículo III:4 del GATT de 1994, la prohibición a la importación de placas y calcomanías de identificación vehicular también constituiría una violación artículo 2.1 del referido Acuerdo, así como a las disposiciones correlativas de los TLCs. Además, constituye un obstáculo innecesario e injustificado al comercio porque:

- a. como ya se demostró, no hay una correspondencia entre la prohibición a las importaciones y el cumplimiento del objetivo de seguridad pública enunciado; y
- b. constituye una restricción absoluta al comercio de productos importados.

4. La prohibición para que los laboratorios acreditados expidan certificados de cumplimiento con las especificaciones técnicas y métodos de prueba para placas importadas viola los artículos 5 y 8 del Acuerdo OTC y las disposiciones correlativas de los TLCs

a. La prohibición de certificar productos importados

60. La prohibición que se impone a los laboratorios acreditados para certificar productos importados contenida en el numeral 11.2 del Proyecto de NOM viola los artículos 5 y 8 del Acuerdo OTC y las disposiciones correlativas de los TLCs.

61. El artículo 5 del Acuerdo OTC dispone en la parte pertinente que los procedimientos de evaluación de la conformidad que apliquen organismos públicos a los que se encomiende la evaluación de la conformidad no se elaborarán, adoptarán ni aplicarán de forma que se otorgue a los proveedores extranjeros y sus productos un trato menos favorable que el que se concede a proveedores y productos nacionales:

4. El Anexo 1 del Acuerdo OTC define:

1. *Reglamento técnico*

Documento en el que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas.

*Artículo 5**Procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por las instituciones del gobierno central*

5.1 En los casos en que se exija una declaración positiva de conformidad con los reglamentos técnicos o las normas, los Miembros se asegurarán de que las instituciones de su gobierno central apliquen a los productos originarios de los territorios de otros Miembros las disposiciones siguientes:

5.1.1 los procedimientos de evaluación de la conformidad se elaborarán, adoptarán y aplicarán de manera que se conceda acceso a los proveedores de productos similares originarios de los territorios de otros Miembros en condiciones no menos favorables que las otorgadas a los proveedores de productos similares de origen nacional u originarios de cualquier otro país, en una situación comparable; el acceso implicará el derecho de los proveedores a una evaluación de la conformidad según las reglas del procedimiento, incluida, cuando este procedimiento la prevea, la posibilidad de que las actividades de evaluación de la conformidad se realicen en el emplazamiento de las instalaciones y de recibir la marca del sistema;

5.1.2 no se elaborarán, adoptarán o aplicarán procedimientos de evaluación de la conformidad que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. Ello significa, entre otras cosas, que los procedimientos de evaluación de la conformidad no serán más estrictos ni se aplicarán de forma más rigurosa de lo necesario para dar al Miembro importador la debida seguridad de que los productos están en conformidad con los reglamentos técnicos o las normas aplicables, habida cuenta de los riesgos que provocaría el hecho de que no estuvieran en conformidad con ellos.

[Énfasis propio.]

62. El artículo 8 exige que los organismos no gubernamentales de evaluación de la conformidad se sujeten esencialmente a las mismas reglas del artículo 5 del Acuerdo OTC que rigen para los organismos públicos, incluidos los párrafos 5.1 y 5.2 transcritos arriba.

*Artículo 8**Procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por las instituciones no gubernamentales*

8.1 Los Miembros tomarán las medidas razonables que estén a su alcance para asegurarse de que las instituciones no gubernamentales existentes en su territorio que apliquen procedimientos de evaluación de la conformidad cumplan las disposiciones de los artículos 5 y 6, a excepción

de la obligación de notificar los procedimientos de evaluación de la conformidad en proyecto. Además, los Miembros no adoptarán medidas que tengan por efecto obligar o alentar directa o indirectamente a esas instituciones a actuar de manera incompatible con las disposiciones de los artículos 5 y 6.

8.2 Los Miembros se asegurarán de que las instituciones de su gobierno central sólo se atengan a los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por instituciones no gubernamentales si éstas cumplen las disposiciones de los artículos 5 y 6, a excepción de la obligación de notificar los procedimientos de evaluación de la conformidad en proyecto.

[Énfasis propio.]

63. Los artículos citados del Acuerdo OTC y las disposiciones correlativas contenidas en TLCs exigen que los laboratorios acreditados, ya sea públicos o privados, apliquen los procedimientos de evaluación de la conformidad de modo que concedan acceso a los proveedores de productos originarios de otros Miembros de la OMC en condiciones no menos favorables que las que se otorguen a los proveedores de productos similares de origen nacional; y requieren que los productos originarios de otros países puedan obtener la certificación correspondiente. Es más, ya se han transgredido las obligaciones internacionales de México desde que se elaboró el Anteproyecto de NOM y, obviamente, con la aprobación del Proyecto y su publicación en el DOF, pues la elaboración de procedimientos de evaluación de la conformidad contrarios los artículos 5 y 8 del Acuerdo OTC en sí misma infringe el marco jurídico internacional que rige la materia. La adopción de las disposiciones que prohíben a los laboratorios acreditados certificar los productos importados y su aplicación constituirían violaciones adicionales al marco jurídico internacional.

64. Dicha prohibición también viola directamente el artículo 8.1 *in fine* del Acuerdo OTC, pues tiene por efecto obligar a los laboratorios acreditados a actuar de manera incompatible con las disposiciones referidas del Acuerdo OTC. También es contraria al Artículo 8.2 del Acuerdo referido, pues impide que las dependencias y entidades que adquieran placas se atengan solamente a procedimientos de evaluación de la conformidad que cumplan con las disposiciones contenidas en el Artículo 5 del Acuerdo OTC.

65. Por consiguiente, el numeral 11.2 del Proyecto de NOM contraviene flagrantemente las disposiciones citadas del Acuerdo OTC y las correlativas de los TLCs.

66. Pero además dicha disposición subraya la absoluta falta de vinculación entre la prohibición a las importaciones y los objetivos de seguridad pública que se persiguen. Es claro que tanto los productos importados como los nacionales

pueden incorporar las especificaciones, tecnologías y elementos de seguridad requeridos. En términos de los instrumentos internacionales referidos, se trata justamente de *productos similares* —es más, son idénticos— y es evidente que lo mismo unos que otros pueden cumplir perfectamente con esas especificaciones, tecnologías y elementos de seguridad, y en tal medida satisfacer plenamente los objetivos de seguridad pública expresados. Sin embargo, el Proyecto de NOM pretende prohibir que los laboratorios acreditados siquiera evalúen si los productos importados cumplen o no con dichos requisitos y especificaciones. No se trata, pues, del cumplimiento de los productos importados con los requisitos técnicos, sino que el numeral 11.2 impide que proveedores extranjeros y productos importados tengan acceso a los procedimientos de evaluación de la conformidad, independientemente de que puedan cumplirlos.

67. Es evidente que la prohibición no es más que un obstáculo absolutamente injustificado y por demás innecesario al comercio que viola flagrante y abiertamente las obligaciones internacionales de México.

b. La necesidad de supervisar las plantas de fabricantes no puede ser pretexto para adoptar medidas contrarias al marco jurídico internacional

68. La necesidad de que las autoridades competentes supervisen las instalaciones de los fabricantes de placas, expresada en el quinto considerando del Proyecto de NOM no puede constituir un obstáculo a la importación de placas. Según se dijo anteriormente, es a través de la evaluación de la conformidad —y no mediante la supervisión periódica de las instalaciones de los fabricantes— que se verifica que los productos cumplan con las especificaciones técnicas e incorporen tecnologías y elementos de seguridad, así como mejoras en la fabricación y, en tal medida, se asegura que se cumplen los objetivos de seguridad pública. No obstante, en la medida en que se considere que la verificación o supervisión de las plantas es necesaria, el artículo 5.1.1 del Acuerdo OTC exige que se prevea la posibilidad de que se realicen esas visitas de verificación o supervisión a las instalaciones de los fabricantes extranjeros. En consecuencia, el que las plantas donde se fabrican los productos importados se ubiquen en el extranjero no puede constituir un obstáculo al comercio, ni es un impedimento al cumplimiento de los objetivos de seguridad pública. De hecho, autoridades nacionales regularmente realizan inspecciones a plantas ubicadas en el extranjero, por ejemplo en materia fito y zoosanitaria, así como en el curso de investigaciones *antidumping* y antisubvenciones.

69. Es más, tribunales internacionales ya han establecido que los llamados “requisitos de planta” (i.e. la exigencia de que la fabricación se lleve a cabo en plantas establecidas en territorio nacional) violan la obligación de otorgar trato

nacional en el comercio de bienes en general, y específicamente en materia de normalización. El Tribunal en el caso *El Salvador vs México – Medidas vigentes para el otorgamiento del registro sanitario y acceso de medicamentos* al amparo del Tratado de Libre Comercio entre México y El Salvador, Guatemala y Honduras determinó:

184. El requisito de exigir que la fábrica o laboratorio se encuentren establecidos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos para el otorgamiento del procedimiento de aprobación denominado registro sanitario de medicamentos de los Estados Unidos Mexicanos es incompatible con el principio de trato nacional y contraviene lo dispuesto en los artículos 3-03, 15-05 (4) y 15-10 (1) del TLC.⁵

70. El artículo 3-03 del TLC entre México y El Salvador, Guatemala y Honduras es el artículo correlativo al artículo III del GATT de 1994, el 15-05 es el correlativo al artículo 2 del Acuerdo OTC y el 15-10 es el correlativo a los artículos 5 y 8 del Acuerdo OTC. Es así que el tema específico del requisito de planta ya ha sido resuelto en el plano internacional.

5. La prohibición a las importaciones también violaría las disposiciones del capítulo X del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y las disposiciones correlativas de otros TLCs

71. El capítulo X del TLCAN establece las obligaciones de México en materia de compras gubernamentales. La Secretaría, en específico, es una entidad cubierta. De manera similar a otras disposiciones aludidas, el artículo 1003 dispone:

Artículo 1003. Trato nacional y no discriminación

1. Respecto a las medidas comprendidas en este capítulo, cada una de las Partes otorgará a los bienes de otra Parte, a los proveedores de dichos bienes y a los proveedores de servicios de otra Parte, un trato no menos favorable que el más favorable otorgado:

(a) a sus propios bienes y proveedores...

72. El artículo 1008 añade:

Artículo 1008. Procedimientos de licitación

1. Cada una de las Partes se asegurará de que los procedimientos de licitación de sus entidades:

(a) se apliquen de manera no discriminatoria...

5. *El Salvador vs México – Medidas vigentes para el otorgamiento del registro sanitario y acceso de medicamentos*. Informe Final del Tribunal, 15 de agosto de 2006.

[Énfasis propio en ambos casos.]

73. La medida que se comenta impediría que proveedores extranjeros y sus productos participen en licitaciones para la adquisición de placas y calcomanías en procedimientos de compra sujetos a TLCs, en violación de las disposiciones aludidas y las correlativas de otros tratados.

6. El requisito de planta previamente derogado y que ahora pretende volver a imponerse ya ha suscitado preocupación internacional.

74. El gobierno de China formalmente ha expresado tanto al Secretario de Comunicaciones y Transportes como a la Secretaría de Economía su preocupación por la posible imposición de restricciones a la importación y los efectos negativos que tendrían sobre el comercio entre los dos países, y que son contrarios a las obligaciones de México en el marco de la OMC. Anexo a este escrito las cartas que el Representante Económico y Comercial de la Embajada de China en México dirigió al Secretario Ruiz Esparza y el Subsecretario de Comercio Exterior, Francisco de Rosenzweig.

C. Señalamientos de la ANFDOIV contra Cangnan Riwong

75. En el escrito que presentó ante esa Comisión el 16 de mayo, la ANFDOIV hace una serie de señalamientos totalmente infundados en contra de mi representada. Además de que la COFEMER carece de competencia para pronunciarse sobre ello, se trata, en sus propios términos, de meras “opiniones” y “puntos de vista” pueriles y sin sustento alguno, como la propia asociación enfatiza reiteradamente. Basta decir que mi representada, Cangnan Riwong, es una sociedad extranjera debidamente establecida en México y que opera conforme a las leyes mexicanas aplicables; tiene registro vigente ante la SCT como fabricante de placas y calcomanías de identificación vehicular; está inscrita en el Registro Federal de Contribuyentes y paga puntualmente las contribuciones que le corresponden conforme a las normas mexicanas aplicables, y puede demostrarlo plenamente ante las autoridades competentes que así se lo requieran. La Comisión debe simplemente ignorar tales señalamientos.

D. Conclusiones

76. Como puede apreciarse, el Proyecto de NOM no cumple con la calidad que exige el Acuerdo Presidencial de Calidad Regulatoria, dada la prohibición a las importaciones que pretende restablecer:

- a. No se ubica en ninguno de los supuestos previstos en el ACR y, por lo tanto, contraviene expresamente su artículo 3, por lo que de acuerdo con él no puede emitirse y ni siquiera promoverse.

- b. La prohibición a las importaciones impone costos regulatorios sumamente elevados para la libre competencia, la competitividad y la eficiencia de los mercados; costos que la propia SCT ha identificado anteriormente con toda claridad y que precisamente motivaron que ella misma eliminara esa prohibición hace más de una década.
- c. En consecuencia, la prohibición a las importaciones atenta contra el mandamiento constitucional contenido en el artículo 134 de la Carta Magna pues, al restringir la libre competencia, la competitividad y promover ineficiencias y distorsiones en el mercado específico, provocará inevitablemente que el Estado obtenga ofertas económicas desfavorables para la adquisición de placas y calcomanías de identificación vehicular, en términos de precio, calidad, financiamiento, oportunidad, eficacia y honradez, en relación con las que puede obtener actualmente, en un mercado abierto, tal como la SCT misma ya ha establecido oficialmente.
- d. La prohibición a las importaciones tendría un impacto cuantificable en exceso de 1,000 millones de pesos anuales para los gobiernos estatales que adquieren placas y calcomanías vehiculares y la propia SCT, que repercutiría directamente en sus presupuestos, es decir, en recursos públicos y se trasladará a los contribuyentes y a los ciudadanos.
- e. La prohibición a las importaciones no reporta beneficio alguno para el cumplimiento de los objetivos de seguridad pública y de otro tipo que el Proyecto de NOM persigue, y de hecho atenta contra el interés de salvaguardar la seguridad pública, pues no existe correlación alguna entre dicha medida y los objetivos enunciados.
- f. Además, la prohibición a las importaciones viola abierta y flagrantemente las disposiciones del Acuerdo de la OMC y todos los tratados de libre comercio que México ha suscrito. Tribunales internacionales ya han establecido que el requisito de planta que el Proyecto de NOM pretende volver a imponer contraviene las obligaciones internacionales de México.

Por lo expuesto, atentamente solicito a esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria:

Primero. Tener por presentado estos comentarios en alcance al escrito de fecha 19 de marzo de 2013, recibido por esa Comisión el 15 de abril del mismo año.

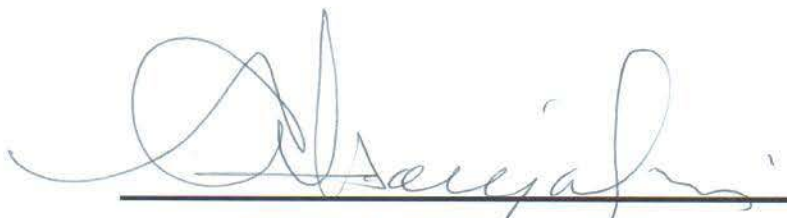
Segundo. Considerar las opiniones de mis representadas de conformidad con el artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones aplicables.

Tercero. Determinar que el Proyecto de NOM no cumple con la calidad regulatoria que demanda el Acuerdo Presidencial del 2 de febrero de 2007.

Cuarto. En caso de que la Comisión entre al análisis de fondo del Proyecto de NOM dictaminar que el Proyecto de NOM no satisface los requisitos de mejora regulatoria pues la prohibición a las importaciones que pretende establecerse viola las obligaciones internacionales de México, impone costos regulatorios muy elevados y no reporta beneficio alguno.

Quinto. Dado el alcance y las implicaciones que el Proyecto de NOM tiene, atentamente solicito que esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria requiera la opinión formal de la Dirección General de Consultoría Jurídica de Comercio Internacional, la Dirección General de Normas y a la Dirección General de Reglas de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía, así como la de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Protesto lo necesario,



Armando González Moreno
Cangnan Riwong Craft Logo Co. Ltd.
México, D.F. a 10 de julio de 2013

- c.c.p. Ildelfonso Guajardo Villarreal, Secretario de Economía, para conocimiento.
- Francisco de Rosenzweig Mendiola, Subsecretario de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía, para conocimiento.
- Rocío Ruiz Chávez, Subsecretaria de Competitividad y Normatividad de la Secretaría de Economía, para conocimiento.
- Carlos Véjar Borrego, Director General Consultoría Jurídica de Comercio Internacional de la Secretaría de Economía, para atención.
- Alberto Esteban Marina, Director General de Normas de la Secretaría de Economía, para atención.
- Juan Antonio Dorantes Sánchez, Director General de Reglas de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía, para atención.
- Alí Haddou Ruiz, Secretario Ejecutivo de la Comisión Federal de Competencia Económica, para atención.

**OFICINA DEL CONSEJERO ECONOMICO Y COMERCIAL
EMBAJADA DE LA REPUBLICA POLULAR CHINA
EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

Ciudad de México, 7 de junio de 2013

Exmo. Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones y Transportes

Estimado Sr. Subsecretario Gerardo Ruiz Esparza

Tengo el agrado de saludarlo muy atentamente y remitirle por este medio una comunicación de la empresa Cangnan Riwing Craft Logo Co. Ltd., en la que externa su preocupación en relación con el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de marzo de 2013, ya que pretende reintroducir una prohibición a las importaciones que fue eliminada desde el año 2002.

Como consejero económico y comercial de la Embajada de China en México, me quedará muy agradecido si usted tiene la gentileza de darle al documento anexo la debida atención y me gustaria saber si las medidas en el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012* corresponden las obligaciones que tenemos en el marco de la OMC y, si tienen afectos negativos al comercio entre los dos países, como dijo la carta anexa.

Reciba, Señor Secretario, las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



陈玉明

Sr. Chen Yuming
Consejero Económico y Comercial
Embajada de la República Popular China
en México

SECRETARIA PARTICULAR
RECIBIDO

2013 JUN 13 AM 10:48

SECRETARIA
DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES

**OFICINA DEL CONSEJERO ECONOMICO Y COMERCIAL
EMBAJADA DE LA REPUBLICA POLULAR CHINA
EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

Ciudad de México, 7 de junio de 2013

**Exmo. Francisco Leopoldo de Rosenzweig Mendialdua
Subsecretario de Comercio Exterior**

Estimado Sr. Subsecretario Francisco Leopoldo de Rosenzweig Mendialdua

Tengo el agrado de saludarlo muy atentamente y remitirle por este medio una comunicación de la empresa Cangnan Riwing Craft Logo Co. Ltd., en la que externa su preocupación en relación con el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de marzo de 2013, ya que pretende reintroducir una prohibición a las importaciones que fue eliminada desde el año 2002.

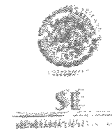
Como consejero económico y comercial de la Embajada de China en México, me quedará muy agradecido si usted tiene la gentileza de darle al documento anexo la debida atención y me gustaría saber si las medidas en el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012* corresponden las obligaciones que tenemos en el marco de la OMC y, si tienen afectos negativos al comercio entre los dos países, como dijo la carta anexa.

Reciba, Señor Secretario, las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



Pt 2.10/2

Sr. Chen Yuming
Consejero Económico y Comercial
Embajada de la República Popular China
en México



OFICIALÍA MAYOR
DIRECCIÓN GENERAL DE RECURSOS
MATERIALES Y SERVICIOS GENERALES

D.A.I.S.

13 JUN. 2013

OFICIALÍA DE PARTES
TORRE EJECUTIVA

RECIBE: *España* RUBRICA: *10:05*

23 de mayo de 2013

**Asunto : Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-
NOM-001-SCT-2-2012, sobre placas metálicas y
calcomanías de identificación vehicular**

ChenYuming**Consejero Económico y Comercial de China en
México**

Platón No. 317

Col. Polanco, C.P. 11560

México, D.F

Estimado Sr. Chen:

A nombre de la empresa CangnanRiwongCraft Logo Co. Ltd., quiero externarle la preocupación por la prohibición a la importación de placas y calcomanías de identificación vehicular que el Gobierno Federal de México pretende adoptar a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y que indebidamente la excluirían del mercado mexicano. También quiero solicitarle su apoyo ante la SCTy otras autoridades mexicanas a efecto de que no se adopte esa prohibición.

Cangnan Riwong es una empresa de nacionalidad china que se dedica a la fabricación y comercialización de placas y calcomanías de identificación vehicular. Es proveedor de una importante porción del mercado chino, y exporta a diversas partes del mundo, incluidos países de África, Medio Oriente, Europa y América.

El 2 de octubre de 2009 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la registró como fabricante de placas y engomados por cumplir con los requisitos de manufactura que establece la normatividad mexicana, y le asignó el número de control 30, lo cual le permite participar en licitaciones de los gobiernos estatales y de la propia SCT para la adquisición de dichos productos. Ha realizado importantes inversiones en su planta con objeto de abastecer el mercado mexicano, y desde 2011 ha logrado exportar a México sus productos, con grandes perspectivas de crecimiento.

Sin embargo, su permanencia en el mercado mexicano se ve amenazada, ya que la SCT pretende prohibir la importación de placas y calcomanías de identificación vehicular, en franca violación de las obligaciones internacionales de México, incluido el Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (el "Acuerdo de la OMC").

El 21 de marzo de 2013 la SCT publicó en el Diario Oficial de la Federación el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-001-SCT-2-2012, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba* (en lo sucesivo el Proyecto de NOM), que discrimina en contra de empresas y productos extranjeros, incluidos empresas y productos chinos. En consecuencia viola las obligaciones internacionales de México contenidas en el Acuerdo de la OMC, específicamente el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (el "GATT de 1994") y el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (el "Acuerdo OTC").

El Proyecto de NOM contempla prohibir la importación de placas fabricadas en el extranjero, ya que el numeral 9.2 exige que las placas se fabriquen exclusivamente en territorio mexicano; y el 11.2 prohíbe que los laboratorios de prueba certifiquen los productos importados.

Esta medida discrimina *de jure* contra los productos importados y también constituye una discriminación *de facto* pues, como señalé, Cangnan Riwong cuenta con registro como fabricante ante la SCT, ha venido participando exitosamente en licitaciones de diversos estados y tiene contratos vigentes para suministrarles placas y engomados. Sin embargo, en caso de aprobarse el Proyecto de NOM en sus términos, se le dejaría indebidamente fuera del mercado.

El Proyecto de NOM señala que "las placas y calcomanías de identificación vehicular y su manufactura se definen claramente de interés nacional y de seguridad pública, en virtud de que permiten detectar con facilidad la circulación de vehículos ilegales, con reporte de robo o con placas falsificadas" y que por tal motivo es necesario que las autoridades competentes supervisen periódicamente las instalaciones de los fabricantes de placas, por lo que "no podrán en ninguna instancia ser importados" (énfasis propio).

El artículo III:4 del GATT de 1994 establece la obligación de otorgar trato nacional a los productos importados:

4. Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el territorio de cualquier otra parte contratante no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior. Las disposiciones de este párrafo no impedirán

la aplicación de tarifas diferentes en los transportes interiores, basadas exclusivamente en la utilización económica de los medios de transporte y no en el origen del producto.

[El subrayado es nuestro.]

Claramente las placas nacionales y las placas importadas son productos similares —de hecho idénticos— y, de aprobarse en sus términos el Proyecto de NOM se impediría por completo su venta, oferta para venta, compra, transporte, distribución y uso en el mercado mexicano, en franca violación al artículo III:4.

La prohibición también contraviene directamente el artículo XI:1 del mismo instrumento internacional que establece:

1. Ninguna parte contratante impondrá ni mantendrá aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante o a la exportación o a la venta para la exportación de un producto destinado al territorio de otra parte contratante, ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas.

[Énfasis propio.]

Además, viola el artículo 2 del Acuerdo OTC, que dispone:

2.1 Los Miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los Miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares de origen nacional y a productos similares originarios de cualquier otro país.

2.2 Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. A tal fin, los reglamentos técnicos no restringirán el comercio más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo, teniendo en cuenta los riesgos que crearía no alcanzarlo. Tales objetivos legítimos son, entre otros: los imperativos de la seguridad nacional; la

prevención de prácticas que puedan inducir a error; la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o la salud animal o vegetal, o del medio ambiente. Al evaluar esos riesgos, los elementos que es pertinente tomar en consideración son, entre otros: la información disponible científica y técnica, la tecnología de elaboración conexa o los usos finales a que se destinen los productos.

[Subrayado propio.]

La prohibición a la importación de placas y calcomanías es violatoria del artículo 2.1 por las mismas razones que viola el artículo III:4 del GATT de 1994. También es un obstáculo innecesario al comercio porque no hay una correspondencia entre la prohibición a las importaciones y el cumplimiento del objetivo de seguridad pública que se persigue, consistente en que las autoridades mexicanas puedan detectar la circulación de vehículos ilegales, con reporte de robo o con placas falsificadas; y otorgar seguridad pública y jurídica a quienes realicen transacciones con vehículos que circulen en el territorio mexicano. Además, constituye una restricción absoluta al comercio de productos importados.

No existe una denuncia de que circulen placas importadas falsificadas, y mucho menos pruebas de que se hayan importado productos falsificados. De hecho, las placas importadas se sujetan a un riguroso control en la aduana para verificar que han sido debidamente requeridos por los gobiernos estatales mediante licitación, y que corresponden estrictamente a las series asignadas.

Los productos que Cangnan Riwong exporta a México cumplen con todos los requisitos de seguridad y de otro tipo previstos en la NOM vigente, tal como lo ha certificado el Instituto Politécnico Nacional; y gracias a las inversiones que ha hecho para abastecer específicamente el mercado mexicano, pueden cumplir plenamente con los nuevos requisitos más estrictos que contempla el Proyecto de NOM. Es precisamente el cumplimiento con estas especificaciones técnicas—y evidentemente no la exclusión de productos importados que los satisfacen— lo que permitirá detectar vehículos ilegales, con reporte de robo o con placas falsificadas, y brindar seguridad jurídica a quienes realicen transacciones con vehículos en México. Sin embargo, el Proyecto de NOM pretende prohibir que los laboratorios de prueba siquiera evalúen si los productos importados satisfacen las especificaciones técnicas y certifiquen aquéllos que las cumplan. Ello también viola los artículos 5 y 8 del Acuerdo OTC.

El artículo 5 del Acuerdo OTC dispone en la parte pertinente que los procedimientos de evaluación de la conformidad no se elaborarán, adoptarán ni aplicarán de forma que se otorgue a los proveedores extranjeros y sus productos un trato menos favorable que el que se concede a proveedores y productos nacionales:

Artículo

5

Procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por las instituciones del gobierno central

5.1 En los casos en que se exija una declaración positiva de conformidad con los reglamentos técnicos o las normas, los Miembros se asegurarán de que las instituciones de su gobierno central apliquen a los productos originarios de los territorios de otros Miembros las disposiciones siguientes:

5.1.1 los procedimientos de evaluación de la conformidad se elaborarán, adoptarán y aplicarán de manera que se conceda acceso a los proveedores de productos similares originarios de los territorios de otros Miembros en condiciones no menos favorables que las otorgadas a los proveedores de productos similares de origen nacional u originarios de cualquier otro país, en una situación comparable; el acceso implicará el derecho de los proveedores a una evaluación de la conformidad según las reglas del procedimiento, incluida, cuando este procedimiento la prevea, la posibilidad de que las actividades de evaluación de la conformidad se realicen en el emplazamiento de las instalaciones y de recibir la marca del sistema;

5.1.2 no se elaborarán, adoptarán o aplicarán procedimientos de evaluación de la conformidad que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. Ello significa, entre otras cosas, que los procedimientos de evaluación de la conformidad no serán más estrictos ni se aplicarán de forma más rigurosa de lo necesario para dar al Miembro importador la debida seguridad de que los productos están en conformidad con los reglamentos técnicos o las normas aplicables, habida cuenta de los riesgos que provocaría el hecho de que no estuvieran en conformidad con ellos.

[Énfasis propio.]

El artículo 8 exige que los organismos no gubernamentales de evaluación de la conformidad se sujeten esencialmente a las mismas reglas del artículo 5 del Acuerdo OTC.

Artículo

8

Procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por las instituciones no gubernamentales

8.1 Los Miembros tomarán las medidas razonables que estén a su alcance para asegurarse de que las instituciones no gubernamentales existentes en su territorio que apliquen procedimientos de evaluación de la conformidad cumplan las disposiciones de los artículos 5 y 6, a excepción de la obligación de notificar los procedimientos de evaluación de la conformidad en proyecto. Además, los Miembros no adoptarán medidas que tengan por efecto obligar o alentar directa o indirectamente a esas instituciones a actuar de manera incompatible con las disposiciones de los artículos 5 y 6.

8.2 Los Miembros se asegurarán de que las instituciones de su gobierno central sólo se atengan a los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicados por instituciones no gubernamentales si éstas cumplen las disposiciones de los artículos 5 y 6, a excepción de la obligación de notificar los procedimientos de evaluación de la conformidad en proyecto.

[Énfasis nuestro.]

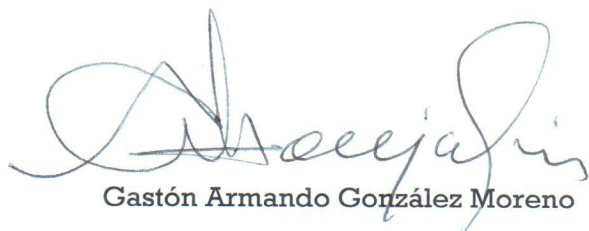
Los artículos citados del Acuerdo OTC exigen que los laboratorios acreditados, ya sea públicos o privados, apliquen los procedimientos de evaluación de la conformidad en forma no discriminatoria; y requieren que los productos originarios de otros países puedan obtener la certificación correspondiente. El impedimento para que los laboratorios puedan evaluar y certificar productos importados demuestra que la prohibición a las importaciones no es más que un obstáculo innecesario y totalmente injustificado al comercio, pues, con toda claridad, tanto los productos importados como los nacionales pueden incorporar las especificaciones, tecnologías y elementos de seguridad requeridos. Lo mismo unos que otros pueden cumplir con ellos y en tal medida satisfacer los objetivos de seguridad pública expresados. Sin embargo, el Proyecto de NOM simplemente impide que proveedores y productos extranjeros tengan acceso a los laboratorios acreditados y obtengan una certificación.

La prueba más clara de que no existe una correlación entre prohibir la importación de productos y preservar los legítimos intereses de seguridad es que la Ley Aduanera exime del pago de aranceles de importación a “las mercancías que se importen con objeto de destinarlas a finalidades de defensa nacional o seguridad pública” (artículo 61, énfasis añadido). Precisamente porque se trata de contribuir a preservar o fortalecer la seguridad pública y que el gobierno mexicano tiene las facultades y los medios para ejercer los controles necesarios sobre las mercancías importadas en la aduana es que, lejos de prohibirse las importación, se le facilita mediante la exención de los impuestos de importación.

Más todavía, la falta total de correspondencia entre la prohibición a las importaciones y la salvaguardia de la seguridad pública se evidencia específicamente en el caso de placas y calcomanías vehiculares porque, de forma congruente con las obligaciones internacionales de México, en 2002 la SCT ya había eliminado la prohibición que ahora se pretende restablecer. La finalidad explícita de esa reforma fue permitir la libre competencia; que las empresas extranjeras pudieran obtener el registro y número de control para la fabricación de placas y calcomanías; y que dependencias y entidades gubernamentales pudieran obtener mejores ofertas económicas en condiciones similares en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad, eficacia y honradez. En efecto, el 21 de mayo de 2002 el Secretario de Comunicaciones y Transportes publicó en el Diario Oficial de la Federación un Acuerdo que modificó el artículo 18° del diverso publicado el 25 de septiembre de 2000 que fijó las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación, con la única finalidad de permitir la participación de empresas extranjeras en este segmento del mercado mexicano, desde luego, sin menoscabo alguno a la seguridad pública.

Por los motivos expresados, atentamente solicito su intervención ante las autoridades mexicanas competentes, para evitar que se violen los derechos de Cangnan Riwing.

Atentamente,



Gastón Armando González Moreno