



21 de marzo de 2013

(13-1573)

Página: 1/3

Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio

Original: español

**COLOMBIA – PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES 910/2008 Y 2604/2009 SOBRE LA EMISIÓN DE FUENTES CONTAMINANTES PARA VEHICULOS PESADOS CON MOTOR DIÉSEL (G/TBT/N/COL/185 Y G/TBT/N/COL/186)**

**INTERVENCIÓN DE MÉXICO EN EL COMITÉ DE OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO DE 6-7 DE MARZO DEL 2013**

La siguiente comunicación, de fecha 20 de Marzo del 2013, se distribuye a petición de la delegación de México.

---

1.1. México quisiera nuevamente presentar una Preocupación Comercial las notificaciones G/TBT/N/COL/185 y la G/TBT/N/COL/186, distribuidos por la Secretaría de la Organización Mundial del Comercio (OMC) el 4 de diciembre de 2012, referentes a los proyectos de modificación a las Resoluciones 910 de 2008 y 2604 de 2009, relativas a la emisión de fuentes contaminantes para vehículos pesados con motor a diésel de la República de Colombia.

1.2. Es importante que inicie mi intervención mencionando que México comparte el objetivo de Colombia de mejorar la calidad de los combustibles y contribuir a reducir la contaminación atmosférica, sin embargo, tenemos una serie de comentarios y solicitudes respecto a las propuestas de modificación referidas.

1.3. Desde el año 2011, el gobierno de México, por conducto de la Secretaría de Economía, ha expresado a diversos funcionarios del Gobierno colombiano su preocupación por los efectos significativos que las medidas pueden tener para el comercio de los productos abarcados en este proyecto de reglamento y su probable incompatibilidad con las obligaciones de Colombia contraídas en el AOTC.

1.4. En cuanto a la Preocupación Específica que México presenta el día de hoy, quisiera exponer los motivos por los cuales consideramos que estos proyectos de reglamento son incompatibles con el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.

1.5. México considera que los proyectos de medidas transgreden el artículo 2.2 del AOTC, toda vez que al prohibir el uso de la tecnología EPA y no tomar en cuenta toda la información científica y técnica disponible para justificar dicha prohibición, restringen el comercio más de lo necesario. En este sentido, el gobierno de Colombia, sólo está tomando en cuenta información parcial para argumentar el derecho legítimo para imponer esta medida.

1.6. En los proyectos de reglamento se refieren costos económicos o probabilidades, y no se establece una relación de causa efecto con evidencia científica clara sobre la afectación que las emisiones de vehículos con tecnología EPA tienen sobre la salud humana. En ningún momento se señala la evidencia por la cual se justificaría la cancelación de toda posibilidad de uso de la tecnología EPA, ni las razones por las cuales se prohibirá su uso a partir del año 2015. Tampoco se comparan las razones por las cuales la tecnología EURO resulta más provechosa para la consecución del objetivo pretendido por el Gobierno colombiano.

1.7. El gobierno de México le solicita a Colombia proveer información científica disponible en la que quede explícita la relación directa entre las emisiones de las diferentes fuentes contaminantes

(móviles y fijas), los diferentes contaminantes (material particulado, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno), entre otros, que ocasionen el detrimento de la salud de los colombianos.

1.8. Por otro lado, para el reglamento EPA, la obligatoriedad de los requisitos del Sistema de Autodiagnóstico (OBD) con control de óxidos de nitrógeno (Nox), es a partir de EPA 10, el cual requiere diésel de 15 partes por millón de azufre (ppm). Tenemos conocimiento que el gobierno de Colombia está por producir y abastecer diésel de 50 (partes por millón de azufre)ppm. Asimismo, en la tecnología EURO IV, los requisitos OBD son voluntarios y no son obligatorios sino hasta EURO V. Encontramos que esto es inconsistente al hacer esta medida obligatoria, toda vez que no se va a poder cumplir en la tecnología EPA, e incluso será difícil de cumplir con tecnología EURO.

1.9. Por lo tanto, le solicitamos al Gobierno colombiano elimine los requisitos OBD con controles de óxidos de nitrógeno (Nox) para la EPA04 y EURO IV., y si ello es absolutamente necesario y existe una justificación científica válida, entonces solicitar el requisito a partir de EPA 10 (2013) y EURO V en adelante.

1.10. De acuerdo con la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores en Colombia ANDEMOS, los registros de la flota vehicular del año 2011 corresponde a 466,946 unidades, de las cuales 160,508 (34%) involucra camiones "Sin Norma" o anteriores al año 2000. Por lo que México le solicita a Colombia conocer un análisis integral del impacto en la reducción de contaminantes que se obtendría al aplicar la nueva normativa a la flota vehicular en operación actualmente y no solo a los vehículos nuevos.

1.11. Asimismo México está preocupado ya que existen antecedentes de normas que no han sido notificadas ante la OMC, violando el artículo 2.9.2 del AOTC, ya que existen antecedentes de normativas que no han sido notificadas ante la OMC, como la resolución 2604 del 24 de diciembre de 2009, así como la Resolución 1304 de la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá. Dicha resolución desconoce las normas superiores al elevar las exigencias de emisiones para motores a diésel a EURO V y EPA10 en Bogotá, sin mencionar las especificaciones de la calidad de combustible requerido por estas tecnologías, y los procedimientos de evaluación de la conformidad y normas equivalentes. Como consecuencia, tanto México como los demás Miembros de la OMC no pudieron ejercer su derecho de formular comentarios, que éstos fueran tomados en consideración por el gobierno colombiano y que se hubiesen podido discutir con las autoridades colombianas.

1.12. El gobierno de México no ha podido identificar qué procedimientos para la evaluación de la conformidad serán aplicables para demostrar el cumplimiento de los proyectos de medidas, una vez que éstas entren en vigor. En este sentido, el AOTC establece claramente que los Procedimientos de Evaluación de la Conformidad, están sujetos a los principios de transparencia. En consecuencia, el gobierno mexicano solicita a Colombia que, una vez que los proyectos de medidas sean adecuados para considerar las observaciones de México, se establezca claramente el procedimiento por el cual se llevará a cabo esta evaluación de la conformidad, y que se admita la Constancia de Acreditamiento del país de origen del motor, ya sea por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o de la Unión Europea (EURO).

1.13. Colombia responsabiliza a los ensambladores, importadores, fabricantes y representantes de marca por el funcionamiento de sus productos relacionados con la calidad del combustible. Esa calidad depende del gobierno, por ello la esa responsabilidad no se debería trasladar al sector privado.

1.14. México, al ser el principal exportador de vehículos pesados con tecnología EPA a Colombia, se vería afectado considerablemente en su relación comercial. Durante los últimos 2 años se han exportado en promedio anual más de 12,000 vehículos pesados mexicanos a Colombia con tecnología ambiental EPA, lo que representa más de 1,000 millones de dólares anuales promedio, siendo esto más del 20% del valor total de las exportaciones de México a Colombia.

1.15. En virtud de los argumentos expresados, el gobierno de México solicita atentamente a las autoridades colombianas lo siguiente:

- a. Estudiar los comentarios emitidos por el gobierno de México desde el año 2011, celebrar reuniones entre las autoridades técnicas para discutir dichos comentarios y tomar en

consideración tanto los comentarios como los resultados de las discusiones para la elaboración de las medidas definitivas que pretenda implementar Colombia.

- b. Presentar los elementos científicos y técnicos que justifiquen la decisión de permitir exclusivamente la permanencia de la tecnología EURO y la eliminación de la EPA, para efectos del cumplimiento de los objetivos legítimos determinados por Colombia.
  - c. Que permanezca la tecnología ambiental EPA 04 a la par de la EURO IV ya que ambas tecnologías funcionan con diésel de 50 pmm que tendrá disponible Colombia.
  - d. En caso de que esto último no fuera tomado en consideración, entonces solicitamos se otorgue un plazo mayor para la adopción de las mencionadas tecnologías, de al menos 2 años para que se pueda requerir a partir del año modelo 2017.
-