

EAA-MAB

00015000844

Cofemer Cofemer

De: Salvador Saavedra C <salvador_saavedra@eti.mx>
Enviado el: sábado, 21 de marzo de 2015 12:30 p. m.
Para: Alberto Ulises Esteban Marina; Cofemer Cofemer
CC: Rodrigo Ortega Arreguín; Liliana Samperio Martínez; Salvador Franco Coronel; faustina@bestermexicana.com; 'Eugenio Jose Paci Hernandez'; 'Javier Chávez Navarro'; 'Sector de la Industria Automotriz'
Asunto: COMENTARIOS AL PROYECTO DE NOM-194-SCFI-2014; EXPEDIENTE COFEMER 03/2389/271114
Datos adjuntos: 150322 comentarios al Proy NOM 194 SCFI 2014 CANACINTRA.pdf

Estimados Lic. Esteban y Lic. Gutiérrez,

La Cámara Nacional de la Industria de Transformación ("CANACINTRA"), afilia a un gran número de empresas proveedoras de componentes para la industria armadora de vehículos, así como a muchas empresas consumidoras de los vehículos que se comercializan en México. Así, tomado en cuenta que el primer objetivo de nuestra Cámara, señalado en el artículo 5° de los Estatutos, es el de "*representar, promover y defender los intereses generales de la industria de transformación, anteponiendo el interés público sobre el privado*", acudimos en tiempo y forma, por medio del presente a expresar nuestros comentarios en relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2014 "Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos – Especificaciones de Seguridad", los cuales se detallan en el documento anexo al presente correo electrónico.

Quedamos a sus órdenes para cualquier información adicional que requieran.

Atentamente,

Salvador Saavedra C
Representante para los trabajos del Proyecto de NOM-194-SCFI-2014
CANACINTRA.



 Antes de imprimir este e-mail piense bien si es necesario.
Before printing this mail think well if it is necessary.

La información transmitida a través de este correo electrónico es confidencial y está dirigida únicamente a su destinatario. Si usted no es el destinatario, sírvase informarle inmediatamente al remitente, y borre el mensaje y cualquier información adjunta de su sistema. Además, su reproducción, lectura o envío a cualquier otra persona o entidad que no sea el destinatario, está prohibida. Hasta donde lo permite la ley, el remitente no asumirá ninguna responsabilidad por pérdidas o daños de ninguna clase debido a atrasos o fallas en transmisión o por cualquier otra razón asociada a la creación, transmisión o recibo de este mensaje.

This message is intended solely for the addressee and may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please inform the sender immediately, and delete the message and any attachments from your system. Furthermore, please do not copy, forward or disclose the message or its contents to anyone. To the extent permitted by law, the sender shall in no way be liable for any loss or damages of any kind whatsoever, arising out of any delays in or failure of transmission, or for any other reasons associated with the creation, transmission or receipt of this message.

“2015, Año del Generalísimo José María Morelos y Pavón” “La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información”

México, Distrito Federal, a 21 de marzo de 2015

AT'N LIC. ALBERTO ULISES ESTEBAN MARINA

Director General de Normas

Secretaría de Economía

alberto.esteban@economia.gob.mx

**AT'N LIC. MARIO EMILIO GUTIÉRREZ
CABALLERO**

Titular de la Comisión Federal de Mejora
Regulatoria

cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Se presentan comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2014 “Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos – Especificaciones de Seguridad”. Expediente en COFEMER 03/2389/271114.

Estimados Lic. Esteban y Lic. Gutiérrez,

La Cámara Nacional de la Industria de Transformación (“CANACINTRA”), afilia a un gran número de empresas proveedoras de componentes para la industria armadora de vehículos, así como a muchas empresas consumidoras de los vehículos que se comercializan en México. Así, tomado en cuenta que el primer objetivo de nuestra Cámara, señalado en el artículo 5° de los Estatutos, es el de *“representar, promover y defender los intereses generales de la industria de transformación, anteponiendo el interés público sobre el privado”*, acudimos en tiempo y forma, por medio del presente a expresar nuestros comentarios en relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2014 “Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos – Especificaciones de Seguridad”.

En primer término, queremos manifestar nuestra absoluta aprobación a que la Secretaría de Economía haya desarrollado el presente Proyecto de Norma, en alineación con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, particularmente al objetivo de promover el uso de vehículos más seguros, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 6 de junio de 2011, al tenor de los objetivos marcados por el Plan Mundial del Decenio para la Seguridad Vial 2011 – 2020, de la Organización de Naciones Unidas (“ONU”), y auspiciado por la Organización Mundial de la Salud (“OMS”).

Al día de hoy, nuestro país se encuentra entre los 10 primeros lugares de producción de automóviles en el mundo y es uno de los 5 mayores exportadores de este tipo de vehículos, por lo que las empresas armadoras en nuestro país son reconocidas a nivel internacional como proveedoras de vehículos que cumplen con los más altos estándares de calidad y de seguridad.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

En el tema de seguridad vehicular, actualmente se identifican cuatro corrientes de regulación, mismas que se enlistan a continuación:

1. Regulación del Grupo WP29.

El Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones Vehiculares (WP29), tiene como Secretariado a la División de Transporte de la Comisión Económica para Europa de la ONU, siendo el responsable de la emisión de las regulaciones de seguridad y de emisiones con las que han de cumplir los vehículos de los países firmantes del Acuerdo de 1958 o de 1998.

Las reglas emitidas por WP29, son respaldadas por La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (“UNECE”), y al día de hoy son 51 los países firmantes del Acuerdo de 1958, que incluye 134 regulaciones, cuya lista está encabezada por países europeos aunque también hay países de otros lugares del mundo como Australia, Japón y recientemente Ecuador; mientras que el Acuerdo de 1998, cuenta con 32 países firmantes, entre ellos Estados Unidos y Canadá además de la Comunidad Europea, e incluye 14 regulaciones.

2. Regulación Norte Americana.

La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (“NHTSA”) de Estados Unidos, ha emitido, a partir de la publicación de la Ley Nacional de Seguridad de Vehículos de Motor en 1966, las regulaciones de seguridad conocidas como “FMVSS” (Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Automotores).

Canadá decidió a partir de la publicación de su Ley Nacional de Seguridad de Vehículos de Motor, el adoptar la regulación estadounidense creando los Estándares Canadienses para Vehículos de Motor (“CMVSS”), mismos que añaden algunas regulaciones por la existencia de configuraciones vehiculares específicas para ese país.

3. Regulación local parcialmente homologada.

Algunos países han desarrollado su propia normativa tomando como base las regulaciones citadas pero con particularidades locales, que consecuentemente ha ocasionado un distanciamiento contundente de su marco de referencia.

Brasil es un claro ejemplo de este modelo, ya que inicialmente pretendió elaborar su marco normativo conforme a las directrices de la UNECE, el problema fue que utilizaron regulaciones de revisiones pasadas y reconociendo solamente las homologaciones que se hacen en su territorio, lo que ha ocasionado que se tenga un marco normativo obsoleto, desactualizado e incompleto.

4. Sin regulación local.

Finalmente están todos los demás países que tienen algo o nada escrito. Son países a los que llegan indiscriminadamente vehículos nuevos o usados cumpliendo una u otra o ninguna regulación, por lo que la falta de certidumbre de reglas claras sobre seguridad de los vehículos no contribuye a mejorar la seguridad vial en sus territorios.



Al día de hoy, México pertenece a este grupo de países, no obstante ser el séptimo productor de vehículos en el mundo y el cuarto exportador.

Aunque México se ubica en el cuarto grupo para los vehículos que se comercializan en el país, paradójicamente todos los vehículos que se exportan desde México cumplen con las regulaciones de los países a los que se destinan, por lo que localmente las plantas armadoras están preparadas para producir vehículos “seguros” de acuerdo con las regulaciones existentes en los mercados más demandantes del mundo a los que destinamos nuestras exportaciones.

Adicionalmente, nuestro país ha firmado una gran cantidad de Tratados de Libre Comercio, así como Acuerdos de Complementación Económica, en algunos de los cuales se han incluido temas de normalización en cuanto a regulaciones automotrices, como lo es el artículo 913, párrafo 2b y 5a (iii) del Tratado del Libre Comercio de América del Norte (“TLCAN”), en el que se plantea la existencia de un “Consejo de Normas Automotrices” con el objetivo facilitar el proceso mediante el cual las Partes harán compatibles sus medidas de normalización; pugnando por una homologación regulatoria como lo prescribe la Organización Mundial de Comercio (“OMC”), de la cual México es parte.

Otros Tratados y Acuerdos incluyen clausulados similares que en un momento dado pudieran inhibir la existencia de una regulación uniforme en nuestro país.

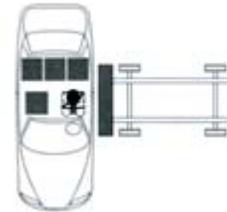
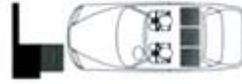
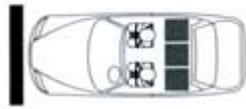
El proyecto de Norma publicado en la página de la COFEMER el día 27 de noviembre de 2014, y en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2015, para consulta pública, pone de manifiesto la situación anteriormente descrita al hacer igualmente válidas las regulaciones de seguridad para vehículos de diferentes países y de México, al reconocer para efecto de cumplimiento de este proyecto de NOM, las regulaciones de Estados Unidos (FMVSS o SAE), Europa (directivas europeas), Japón (SRRV), Corea (KMVSS), Brasil (CONTRAN) y WP29 (estándares ONU), sin embargo los requerimientos contemplados por toda esta variedad marcos regulatorios, no son necesariamente homogéneos, pudiendo ser inclusive discordantes, ya que por ejemplo, las regulaciones de unos países o grupos son revisiones obsoletas de otros países o grupos.

En efecto, las directivas europeas han sido sustituidas por las regulaciones del Grupo WP29, Japón y Corea se han adherido a los acuerdos de 1958 y de 1998 del WP29, y las regulaciones brasileñas aunque pretendan seguir los lineamientos de WP29, en algunos aspectos no han adoptado la última revisión de dichas regulaciones sino que han seguido revisiones que hoy se consideran obsoletas.

Además, no todas las regulaciones contemplan los mismos requerimientos, tal es el caso de las regulaciones para las pruebas de impacto, mismas que contienen diferencias sustanciales como se muestra en la siguiente tabla que compara las regulaciones de algunos países referidas en la tabla del proyecto de NOM:

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Av. San Antonio 256, Col. Ampliación Nápoles
C. P. 03849 México D. F. Delegación Benito Juárez Tel. 54.82.30.00
www.canacintra.org.mx



USA

FMVSS 208
4 Tests at 32 to 56 km/h
belted and unbelted
2 H-III / 2 H-III 5 %
female

FMVSS 208
40 km/h
40 % Offset
2 H-III 5 % female belted

FMVSS 214
54 km/h 27° crab angle
1368 kg
ES-2re front
SID-IIIs rear



Europe

ECE-R94, 96/79/EC
56 km/h
40 % Offset
2 H-III

ECE-R95; 96/27/EC
50 km/h
950kg
ES-2



Japan

TRIAS 47
50 km/h

2 H-III

TRIAS 47-4
56 km/h
40 % Offset
2 H-III

TRIAS 47-3-2000
50 km/h
950 kg
ES-2



**South
Korea**

KMVSS 102
48.3 km/h

2 H-III

KMVSS 102
50 km/h
950 kg
EuroSID

*Para mayor referencia consultar: <http://www.globalncap.org/crash-testing/#sthash.aiQXsrAc.dpuf>

En este sentido, solicitamos que el proyecto de NOM propuesto sea modificado de tal forma que sólo aparezcan como regulaciones de cumplimiento obligatorio para los vehículos que se comercialicen en el país: 1) la regulación nacional, compuesta por las Normas Oficiales Mexicanas y las Normas Mexicanas, 2) la regulación Norteamericana FMVSS, y 3) la regulación del Grupo WP29, lo que permitirá una correcta y debida armonización de los requerimientos decretados para efectos de cumplimiento, y evitará las fallas y discordancias que se comentaron anteriormente.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Además de lo anterior, el proyecto de NOM incluye una lista de “dispositivos” mínimos de seguridad, que comparándola con lo que se incluye en las regulaciones FMVSS y WP29, está muy limitada, pues no contempla dispositivos mínimos de seguridad como los siguientes:

- Bolsas de aire para el conductor y pasajero
- Pretensores en cinturones de seguridad y cinturones de tres puntos en toda las plazas
- Tercera luz de freno
- Bolsas de aire laterales
- Anclajes Isofix para los asientos infantiles
- Cabeceras en todos los asientos
- Sistema antibloqueo para frenos (ABS)
- Ayuda de frenado
- Control de velocidad
- “Manos libres”
- Control de tracción
- Indicación y alerta de presión de aire en llantas
- Aviso de NO uso de cinturones
- Control de estabilidad (ESC)
- Asistencia de arranque en pendiente
- Sistemas de retención infantil
- Sistemas de ventilación y calefacción.
- Barras de impacto (requisito muy importante por no ser obligatorio para los autos nacionales)
- Cámara de reversa
- Sensor de proximidad
- Advertencia de salida de carril
- Alarma de choque frontal
- Sistemas de combustible.

Por lo anterior, solicitamos que el Proyecto de NOM sea modificado de tal forma que el mismo incluya todos los “dispositivos” o requerimientos que están contemplados en la regulación Norteamericana FMVSS y en el Grupo WP29, así como se actualice conforme lo hagan las regulaciones indicadas, lo que permitirá que contemos con una normativa armonizada en favor de seguridad de los usuarios y que evolucione alineada a los requerimientos internacionales.

Es preciso mencionar que la oferta actual de vehículos en México, está conformada por vehículos que cumplen con todas o casi todas las regulaciones que estamos proponiendo, así como vehículos que cumplen con sólo unas cuantas de las regulaciones. Sabemos que de la gama total de vehículos, existen unos cuantos que por su diseño el lograr cumplir con las regulaciones propuestas sería altamente costoso, ya que requerirían cambios sustanciales al haber sido desarrollados bajo parámetros regulatorios que al día de hoy son obsoletos.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Sin embargo, hay otro grupo de vehículos que fueron diseñados para cumplir con las regulaciones propuestas, pero que por la programación de producción no se les han incluido todos los dispositivos para cumplir con la regulación, y hay un último grupo de vehículos que ya están siendo comercializados cumpliendo con prácticamente la totalidad de requerimientos de dispositivos que proponemos para este Proyecto de NOM.

Tomando en cuenta lo anterior, proponemos seguir un esquema escalonado para la implementación o entrada en vigor de este Proyecto de NOM, bajo un camino que ya ha sido probado en la implantación de otras regulaciones en Norteamérica.

Como ejemplo, está la regulación Americana FMVSS-126 “Sistemas de control de estabilidad (ESC)”, aplicable a automóviles y vehículos con peso bruto vehicular de diseño máximo de 4,356 kg, la cual entró en vigor desde el año de 2007 en fases, haciendo del dispositivo ESC una realidad implementada al 100% para el 2011, como a continuación se describe:

- Fase 1: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2008 al 1° de septiembre de 2009, el 55% de la producción del corporativo.
- Fase 2: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2009 al 1° de septiembre de 2010, el 75% de la producción del corporativo.
- Fase 3: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2010 al 1° de septiembre de 2011, el 95% de la producción del corporativo.
- Fase 4: El 100% de los vehículos producidos a partir del 1° de septiembre de 2011 deben cumplir con la regulación.

Como puede apreciarse, de esta forma las corporaciones pueden planear sus cambios de diseño por modelo, para cumplir debidamente con los porcentajes de producción que requiere el regulador, cuestión que ha resultado muy exitosa en otras partes del mundo.

En este sentido, solicitamos que el grupo que ha desarrollado el proyecto de NOM, acuerde los plazos y porcentajes para los dispositivos que no están “instalados” en los vehículos que se comercializan en México.

Por otro lado, queremos observar que en aras de facilitar el cumplimiento de la Norma, y por una adecuada técnica regulatoria, es necesario el indicar las palabras en idioma español que se utilizarán en los indicadores, controles y etiquetas requeridas, así como expresar los requerimientos a cumplir en unidades acordes con la NOM-008-SCFI vigente, pues al hacer referencia a regulaciones extranjeras, subsiste el problema del idioma y discrepancias en el sistema de unidades de medición. En efecto, en el caso de las FMVSS, todos los requerimientos de marcaje y de indicación están en idioma inglés y las unidades están en sistema inglés, y en el caso de las WP29, los idiomas oficiales para estas regulaciones lo son el inglés el francés y el ruso, de ahí que no se tiene la suficiente claridad

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

sobre las especificaciones que deben cumplirse para los “dispositivos” incluidos en este Proyecto de NOM.

No nos queda claro el aspecto que se está regulando en diversas especificaciones de los “dispositivos” incluidos en este proyecto de NOM. Como ejemplo de esto, hacemos referencia a los “Frenos de Servicio”, que el proyecto define como *“Sistema que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno.”*. Este dispositivo definido como “sistema” ya no se refiere al componente provisto por un proveedor, sino al sistema instalado en el automóvil y que de acuerdo con lo establecido en las regulaciones referidas, ha de cumplir con un desempeño mínimo, contar con sistemas indicadores y de advertencia en el tablero y contar con etiquetas de advertencia en diversas partes del automóvil.

Por tanto, solicitamos que para cada “dispositivo” se indique la especificación, método de prueba, criterios de aprobación, controles e indicadores relativos, así como etiquetas necesarias para el cumplimiento del requerimiento relacionadas con las regulaciones extranjeras aplicables, mismas que debieran realizarse en unidades de acuerdo con la NOM-008-SCFI y en idioma español.

Asimismo, al revisar la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, encontramos que se ingresaron títulos para agrupar a los dispositivos, sin embargo no todos los dispositivos corresponden a la agrupación deseada o tienen relación con el título del grupo, por ejemplo en el grupo *“Controles e indicadores”* se encuentran dispositivos como el *“Sistemas de asientos”*, y *“Llantas”*; o en el grupo *“Luces”* se encuentran dispositivos como *“Sistema limpia y lava parabrisas”*, los cuales en definitiva no corresponden con el título del grupo.

Desde nuestro punto de vista, la agrupación regulatoria del sistema Estadounidense es muy práctico, ya que en un grupo están las regulaciones cuyo objetivo es el de prevenir los accidentes, en otro las regulaciones para proteger a los individuos que se ven involucrados en un accidente, y por último las regulaciones para evitar que se desencadene un segundo accidente.

Tomando en cuenta lo anterior, solicitamos que los dispositivos se enlisten de forma homóloga tomando como referencia el sistema de regulaciones Estadounidenses, para el efecto que se agrupen debidamente en el grupo de regulaciones que les correspondan, y tomando en cuenta sólo las aplicables para los vehículos motivo de este Proyecto de NOM.

Queremos hacer hincapié en que, a la entrada en vigor de este proyecto de NOM, todos los vehículos que en ese momento son comercializados en México cumplirán en mayor o menor medida con los dispositivos que se contemplan, pero de conformidad con lo indicado en el numeral 6.4.3.2, sólo hasta que se modifique o se incluya un nuevo dispositivo, es que la armadora tendrá la obligación de

presentar ante la Unidad de Verificación o ante la Secretaría de Economía la información necesaria para la evaluación del vehículo.

Esto es muy importante, ya que de procederse conforme a lo regulado se propiciará que transcurran años antes de que empiece a verificarse el cumplimiento de las regulaciones establecidas en este proyecto de NOM.

Además, el proyecto de NOM no establece la obligación de información hacia el consumidor, por lo que éste no tendrá la posibilidad de conocer sobre el cumplimiento de las obligaciones regulatorias hasta que aparezcan en el mercado vehículos totalmente nuevos que por su fecha de entrada a comercialización, les sea obligatorio el cumplimiento de la NOM.

Por ello, solicitamos la adición de un numeral relativo a información al consumidor, que considere lo siguiente en su redacción: *“180 días posteriores a la publicación de la NOM definitiva, los corporativos publicarán el cumplimiento de la NOM por modelo de vehículo para aquellos vehículos en producción, de tal forma que pueda el consumidor comprar el cumplimiento regulatorio en materia de seguridad de los vehículos que se comercializan. Conforme los vehículos vayan incorporando dispositivos de seguridad la publicación de cumplimiento será actualizada”*.

Finalmente, respecto al ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO que cancela a la NOM-119-SCFI-200, relativa a los cinturones de seguridad, opinamos que esta medida no es conveniente pues la NOM mencionada también aplica a los cinturones de seguridad utilizados en vehículos de peso bruto vehicular de diseño superior a 3,857 kg, como lo son los camiones de carga y los autobuses de transporte urbano, suburbano, turístico y de autotransporte de pasajeros, por lo que solicitamos se elimine el transitorio o se modifique limitando la cancelación a su aplicación en vehículos de hasta 3,857 kg de peso bruto vehicular de diseño.

Por todo lo expuesto, se solicita a esa H. Dirección General de Normas y esa H. Comisión Federal de Mejora Regulatoria, tomar en cuenta nuestros comentarios al proyecto y aceptar nuestras solicitudes para proceder como sigue

- 1.- Que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que sólo aparezcan como regulaciones de cumplimiento obligatorio para los vehículos que se comercialicen en el país las NOM, NMX, FMVSS y WP29.
- 2.- Que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que incluya todos los “dispositivos” o requerimientos que se regulan hoy día o se regulen en el futuro en los FMVSS y WP29, incluyendo las siguientes:
 - Bolsas de aire para el conductor y pasajero
 - Pretensores en cinturones de seguridad y cinturones de tres puntos en toda las plazas
 - Tercera luz de freno

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

- Bolsas de aire laterales
- Anclajes Isofix para los asientos infantiles
- Cabeceras en todos los asientos
- Sistema antibloqueo para frenos (ABS)
- Ayuda de frenado
- Control de velocidad
- “Manos libres”
- Control de tracción
- Indicación y alerta de presión de aire en llantas
- Aviso de NO uso de cinturones
- Control de estabilidad (ESC)
- Asistencia de arranque en pendiente
- Sistemas de retención infantil
- Sistemas de ventilación y calefacción.
- Barras de impacto (requisito muy importante por no ser obligatorio para los autos nacionales)
- Cámara de reversa
- Sensor de proximidad
- Advertencia de salida de carril
- Alarma de choque frontal
- Sistemas de combustible.

3.- Que para las regulaciones que así se decidan en el grupo que ha desarrollado el proyecto de NOM, se acuerden los plazos y porcentajes para las regulaciones que en general no están ya “instaladas” en los vehículos que se comercializan en México.

4.- Que para cada “dispositivo” se indique la especificación, método de prueba, criterios de aprobación, controles e indicadores relativos, así como etiquetas necesarias para el cumplimiento del requerimiento relacionadas con las regulaciones extranjeras aplicables, en las unidades estipuladas por la NOM-008-SCFI y en idioma español.

5.- Que los dispositivos se enlisten de forma homóloga conforme están listados dentro del sistema de regulaciones Estadounidenses, y se agrupen los dispositivos de acuerdo con el grupo mencionado en esas regulaciones, tomando en cuenta sólo las aplicables para los vehículos motivo de este proyecto de NOM.

6.- Que se adicione un numeral relativo a información al consumidor, que considere lo siguiente en su redacción: *“180 días posteriores a la publicación de la NOM definitiva, los corporativos publicarán el cumplimiento de la NOM por modelo de vehículo, para aquellos vehículos en producción de tal forma que pueda el consumidor comprar el cumplimiento regulatorio en materia de seguridad por parte de los vehículos que se comercializan. Conforme los vehículos vayan incorporando dispositivos de seguridad la publicación de cumplimiento será actualizada.”*



7.- Que se elimine el ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO, o se modifique limitando la cancelación a su aplicación en vehículos de hasta 3,857 kg de peso bruto vehicular de diseño.

Quedamos a su disposición para cualquier información adicional.

Atentamente,

Salvador Saavedra C
Representante para los trabajos del Proyecto de NOM-194-SCFI-2014
CANACINTRA

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Av. San Antonio 256, Col. Ampliación Nápoles
C. P. 03849 México D. F. Delegación Benito Juárez Tel. 54.82.30.00
www.canacintra.org.mx