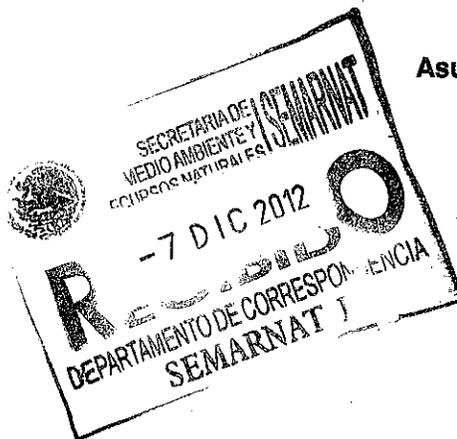




Of. No. COFEME/12/4098



Asunto: Solicitud de mayor información para resolver a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria respecto del anteproyecto denominado *Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, Protección Ambiental. – Vehículos en circulación que usan diesel como combustible. – Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.*

México, D. F., a 7 de diciembre de 2012

Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado **Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, Protección Ambiental. – Vehículos en circulación que usan diesel como combustible. – Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición**, y a su respectiva manifestación de impacto regulatorio (MIR) ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través del portal de la MIR¹, y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el 23 de noviembre de 2012.

Sobre el particular, con fundamento en los artículos 3, fracción V y 4 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007, se le informa que no se cuenta con información suficiente que permita determinar la procedencia del supuesto de calidad aludido por la SEMARNAT (i.e. que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados; entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares); ello, en virtud de que el análisis efectuado por la COFEMER al anteproyecto y a la información aportada por dicha Dependencia en la sección III. *Impacto de la regulación* del formulario de MIR, no permite determinar que la propuesta regulatoria generará mayores beneficios que costos de cumplimiento para los particulares, en virtud de las siguientes consideraciones:

¹ www.cofemermir.gob.mx

2



1. La SEMARNAT manifestó en la MIR que la regulación propuesta generará mayores beneficios que costos en virtud lo siguiente.

Respecto de los costos la autoridad describió y justificó los siguientes:

- a. La modificación del título del proyecto de norma con la incorporación del término *instrumento de medición* en sustitución de *equipo de medición*, no representa un costo significativo porque es un cambio de terminología.
- b. La actualización de las definiciones en función de las especificaciones de la norma, incluyéndose las de *prestaciones* y *temperatura mínima* de operación no constituye un costo relevante en virtud que es una actualización.
- c. La modificación de los límites máximos permisibles de opacidad (LMPO) del humo en función del año-modelo del motor y cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 3 856 kg, no representa un costo debido a que dicho cambio obedece a dar cumplimiento al transitorio quinto de la norma vigente.
- d. La inclusión de que los vehículos del Autotransporte Público Federal deben demostrar documentalmente que cumplen con la norma NOM-068-SCT2-2000 o la que la sustituya, no constituye un costo cuantificable en razón que dicha obligación es un requerimiento aplicable previamente por otra norma.
- e. La generación de los criterios para la detección visual de humo de patio, humo blanco o humo azul que son indicativos del mal estado de operación del motor, previo a la prueba de opacidad no tiene costo cuantificable ya que a lo largo del historial de los programas de verificación se ha venido realizando dicha revisión visual.
- f. La actualización de los criterios de revoluciones por minuto (RPM) mínimas y máximas gobernadas no representa costos debido a que el software utilizado actualmente para dicho fin cuenta con los requerimientos necesarios para la aplicación de la presente modificación de la norma a través de la información que representa las prestaciones del vehículo.
- g. La precisión de las especificaciones, características y componentes periféricos del instrumento de medición no tiene un costo en virtud que sólo se está ratificando las características esenciales del instrumento.
- h. La modificación del procedimiento de evaluación de la conformidad no genera costos en razón que no se crean nuevas obligaciones.



- i. La puntualización de la observancia de la norma respecto a los gobiernos estatales, federales y al Distrito Federal no incorpora costos porque no se crean nuevas especificaciones.

Adicionalmente, la SEMARNAT agregó que la modificación a la norma en cuestión, de manera general, no genera costos de cumplimiento, ya que actualmente la verificación de los vehículos automotores es obligatoria durante el primer y segundo semestre del año, por lo que no resulta en una obligación adicional a lo actual. De manera complementaria, esa Dependencia indicó, por un lado, que al modificar los LMPO no se generará un incremento en relación a los instrumentos de medición de los centros de verificación y; por otro lado, respecto a los propietarios de vehículos, no se generará un costo incremental en el proceso de la verificación dado que la prueba de valoración sigue siendo esencialmente la misma.

Asimismo, esa Secretaría agregó que si el propietario realiza el mantenimiento de su vehículo, la posibilidad de rechazo de la prueba se reduce, por lo que el ciudadano se ahorra la realización de una siguiente prueba para intentar aprobar el proceso de evaluación de su emisión contaminante, y que el costo de la verificación, es una información contemplada en las regulaciones estatales y federales.

En relación a los **beneficios**, la SEMARNAT indicó lo siguiente:

Refirió que la NOM-045-SEMARNAT-2006 es un instrumento tanto de prevención como de control en la gestión de la calidad del aire. Esto, debido a que se previenen daños a la salud pública y contingencias atmosféricas, a la vez que se mantiene un control de las emisiones de contaminantes regulados cuya toxicidad está documentada; además, manifestó que se controlarán de manera indirecta un conjunto de compuestos orgánicos que son producto del proceso de combustión interna de los vehículos, algunos de ellos cancerígenos.

En ese sentido, esa Dependencia mencionó que las partículas y los óxidos de nitrógeno son relevantes en el contexto de la verificación vehicular de unidades con motor diesel ya que el último está estrechamente vinculado a las emisiones contaminantes de origen vehicular y las primeras, vinculadas a un aumento en la mortalidad.

Por lo que, de acuerdo con la SEMARNAT, el efecto inmediato de la modificación de la NOM deberá ser el de mayor detección de vehículos en mal estado mecánico y; por lo tanto, de posible corrección de los mismos para disminuir su contaminación. Asimismo, mencionó que tomando como referencia las bases de datos del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Distrito Federal (PVVO), que son las únicas colectadas y publicadas en el país, se observa que en el período 2001-2009 hay una tendencia a la disminución del porcentaje de rechazos medidos para el mes de junio de cada año, la cual se puede deber a la incorporación de unidades nuevas, ya que en



el año 2000 se verificaron 2,678 unidades en el mes de junio mientras que en el año 2009 estas verificaciones habían aumentado a 4,073. Además, agregó que el comportamiento de las tasas de rechazo es errático, pero que se observó un repunte significativo de los rechazos dos años antes de entrar en vigor la NOM a finales del año 2008.

Asimismo, esa Secretaría indicó que el efecto de la entrada en vigor de la NOM en comento es imperceptible estadísticamente, ya que ratifica la tendencia de disminución de rechazos en el Distrito Federal, y que, en virtud de que el cumplimiento de la norma a nivel nacional es de 19 por 100, existe un amplio potencial de reducción de emisiones en todo el país, principalmente en los estados donde no hay programa de verificación vehicular.

Sobre el particular, esta COFEMER identificó otros beneficios y costos que no fueron reconocidos por la SEMARNAT, relacionados con las modificaciones que prevé la regulación propuesta respecto de lo siguiente:

Costos:

- Respecto a la modificación de los LMPO, a diferencia de lo indicado por la SEMARNAT, la COFEMER considera que ésta si genera un costo en virtud de que aquellos propietarios de vehículos que, anteriormente, cumplían con la norma con valores de opacidad ubicados en los límites superiores de los rangos vigentes, ahora con los nuevos límites, tendrán que dedicar una mayor cantidad de recursos al mantenimiento y adecuación de sus vehículos.

Además, esta Comisión considera que dichos costos pueden ser cuantificables en virtud de que existe una base de datos que registra la opacidad y el vehículo, lo cual, hace posible identificar qué vehículo fue rechazado de manera previa a su verificación y cuántas veces, por lo tanto, es posible estimar cuántas veces fue sujeto de un mantenimiento.

De la misma forma, es posible cuantificar en términos monetarios en razón de que la prueba de verificación tiene un costo no importando su conformidad, así como el mantenimiento enfocado para disminuir las emisiones de un vehículo generalmente denominado "afinación"².

Aunado lo anterior, la autoridad podría proporcionar información estadística referente al número de vehículos que son rechazados en la verificación, con el fin de comparar el status quo con la situación generada por los nuevos LMPO para informar cuántos vehículos no pasarían la verificación con la norma propuesta y cuantificar el costo que implicaría para estos usuarios de los vehículos con esta modificación.

² Afinación: Se refiere al cambio de aceite, cambio de filtro de aire, cambio de bujías, cambio de filtro de aire, lavado de inyectores y de cámara de aire.

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Por otro lado, la COFEMER considera que los LMPO no pueden ser justificados en relación a sus costos en base al cumplimiento del transitorio quinto³ de la norma vigente como lo refiere la autoridad; ello, en virtud de que la SEMARNAT no proporcionó información relativa a los niveles de opacidad de los vehículos cuyos límites son modificados en la propuesta regulatoria, lo cual, es indispensable para suponer la situación de dicho transitorio.

- Respecto a que no constituye un costo la inclusión de que los vehículos del Autotransporte Público Federal deban demostrar que cumplen con la norma NOM-068-SCT2-2000 o la que la sustituya, en razón que dicha obligación es un requerimiento aplicable previamente por otra norma, la COFEMER considera importante que la SEMARNAT proporcione evidencia de esta aseveración, a fin de que quedé claro por no genera un costos para los particulares.

Adicionalmente, esta Comisión identificó, de manera enunciativa más no limitada, un costo de cumplimiento en relación al requisito adicional de kilometraje en el numeral 5.3 *Registro de datos mínimos requeridos*, ya que dicha información debe ser obtenida e incorporada en una base de datos por el personal de las Unidades o Centros de Verificación.

Beneficios

- Al respecto, la COFEMER considera que los beneficios pueden ser cuantificados de manera monetaria en virtud que la modificación de los LMPO hará que las emisiones de contaminantes al aire sean reducidas, las cuales, pueden ser valuadas en términos de muertes evitadas (*valor de la vida estadística*). Dicho ejercicio es utilizado en el Programa para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2011-2020, realizado de manera conjunta por la SEMARNAT, la Secretaría de Salud, el Gobierno del Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal, por lo que la autoridad puede tomarlo como referencia.

Bajo tales consideraciones, esta Comisión solicita a la SEMARNAT mayor información respecto a los costos y beneficios que se generarán las modificaciones a la NOM en cuestión, a fin de estimar de mejor manera el impacto que pudiera tener el anteproyecto de referencia sobre los sujetos regulados y se evidencie de manera clara que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, serán superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares, y así acreditar cabalmente el citado supuesto de calidad a que se refieren los artículos 3, fracción V, y 4 del ACR y, consecuentemente, poder someter el anteproyecto al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA).

³ "QUINTO.- La presente Norma Oficial Mexicana será revisada, en específico, los valores contenidos en las tablas 1 y 2 de la disposición "4. Límites Máximos Permisibles de Opacidad", en cuanto se disponga de información relacionada a resultados que se vayan obteniendo de diferentes estratos del parque vehicular a que se refiere la misma."

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los artículos 69-E, fracción II, y 69-I de la LFPA; 7, fracción I, 9, fracción IX y último párrafo y 10, fracción V del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria y el artículo Primero, fracción I, del Acuerdo por el que se delegan las facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Coordinador General

LIC. JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ

ALUB/AMHJ