



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA  
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL

Of. No. COFEME/16/5116

ACUSE

**Asunto:** Solicitud de ampliaciones y correcciones a la manifestación de impacto regulatorio del anteproyecto denominado, **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016, que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas.**



Ciudad de México, a 28 de diciembre del 2016

**ING. CUAUHTÉMOC OCHOA FERNÁNDEZ**  
**Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental**  
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
**Presente**

Me refiero al anteproyecto denominado **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016, que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas** y a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del sistema informático de la MIR<sup>1</sup> el 16 de diciembre de 2016.

Sobre el particular, con base en la información proporcionada por la SEMARNAT en su formulario de MIR, esta COFEMER resuelve que el anteproyecto en comento se sitúa en el supuesto señalado en los artículos 3, fracción II, y 4 del *Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR)* (i.e. las dependencias y organismos descentralizados podrán emitir o promover la emisión o formalización de regulación cuando demuestren que con la emisión de la misma cumplen con una obligación establecida en la ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal); ello, en virtud de que el artículo 5, fracción XII de la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGECPA)*<sup>2</sup> establece la obligación para el Gobierno Federal por conducto de la SEMARNAT de emitir la regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente

<sup>1</sup> [www.cofemersimir.gob.mx](http://www.cofemersimir.gob.mx)

<sup>2</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 28 de enero de 1988, con su última modificación el 9 de enero de 2015.

SE

COFEMER  
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA  
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL

de todo tipo de fuentes emisoras, así como la prevención y el control en zonas o en caso de fuentes fijas y móviles de jurisdicción federal.

Asimismo, el artículo 7, fracción III de esa Ley establece como una obligación de las Entidades Federativas de prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, así como por fuentes móviles. Además, el artículo 110 de ese instrumento normativo señala que para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios: I. La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y II. Las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.

Por otro lado, con fundamento en los artículos 3, fracción V y 4 del ACR, se le informa que no procede el supuesto de calidad aludido por la SEMARNAT (i.e. los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de cumplimiento por parte de los particulares), toda vez que, la información presentada por esa Dependencia en la MIR resulta insuficiente para determinar si, como resultado de la implementación del presente anteproyecto, los beneficios esperados serán superiores a los costos de cumplimiento que se generarán a los particulares.

En virtud de lo anterior, el anteproyecto y su MIR se sujetan al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, 69-G, 69-H, primer párrafo y 69-I de dicho ordenamiento, esta Comisión tiene a bien realizar la siguiente:

## SOLICITUD DE AMPLIACIONES Y CORRECCIONES

### A. Apartado de Alternativas a la Regulación

- *Regulación y Evidencia Internacional*

En lo que refiere a la presente sección, considerando la información presentada en la MIR recibida el 16 de diciembre del año en curso, esa SEMARNAT incorporó un análisis relativo a la problemática de la calidad del aire en las zonas urbanas señalando que *"se asocia principalmente a dos tipos de fuentes, aquellas que se denominan móviles, que corresponden a vehículos automotores que circulan en las zonas urbanas como parte del metabolismo urbano y las fuentes fijas, aquellos establecimientos comerciales, de servicios o industriales que de alguna forma emiten contaminantes a la atmósfera"*. Sobre las fuentes móviles, esa Secretaría detalló que *"son reguladas en dos vertientes: la primera de ellas la que corresponde a la regulación de las emisiones de un vehículo nuevo y al establecimiento de estándares de calidad de combustible; la segunda se orienta a los millones de automovilistas que utilizan sus unidades para para trasladarse o trasladar mercancías en las ciudades"*.

Al respecto, si bien esa Dependencia expuso la evidencia internacional de instrumentos regulatorios relativos a las políticas públicas encaminadas a reducir las emisiones de contaminantes en países como los Estados Unidos de Norteamérica, India, Nepal, Canadá, China y en la Unión Europea, tal información no exhibe las prácticas, estándares, criterios y procesos retomados en la propuesta regulatoria, por lo cual, esta COFEMER solicita a esa SEMARNAT incorpore en la MIR

correspondiente dicha información; ello, con la finalidad de que el anteproyecto de mérito retome elementos de las mejores prácticas internacionales que han demostrado ser exitosas y se eleven los estándares que coadyuven y disminuyan la emisión de contaminantes en la atmósfera.

## B. Apartado de Impacto a la Regulación

### 1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Respecto a la presente sección, considerando la información presentada por esa SEMARNAT, señaló entre otros la necesidad de modificar 1 trámite, tal y como se describe a continuación:

Cuadro 1. Trámites identificados y justificados por la SEMARNAT.				
No.	Referencia en el anteproyecto	Nombre del trámite	Justificación	Información respecto al apartado 11 del formulario de MIR
2	Artículo Transitorio Tercero.	No aplica.	<p><i>La Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2006, establece que los vehículos que se comercialicen en México deben tener un Sistema de Diagnóstico a Bordo, el cual puede ser del tipo OBD-II (estándar de los Estados Unidos y California), EOBD (estándar de la Unión Europea) o Similar; el diseño del sistema se deja a criterio del fabricante del vehículo automotor, pero se le solicita que tenga un número mínimo de monitores o pruebas de autodiagnóstico, existe la posibilidad que el diseño no requiera de los monitores, pero debe existir una prueba de ello; esto se establece en las directivas de origen.</i></p> <p><i>El trámite conlleva homologar estas directivas con la situación del país. Se abre la posibilidad, por equidad jurídica que el propietario desee realizar el trámite, aunque la población objetivo son las diferentes marcas, que en función de su estructura podrán a través de sus sub marca o ellas mismas realizar la gestión.</i></p>	<p><b>Tipo de acción:</b> Modificación.  <b>Tipo de trámite:</b> Obligación.  <b>Vigencia:</b> No aplica.  <b>Medio de presentación:</b> Escrito libre.  <b>Plazo de respuesta:</b> No aplica.  <b>Requisitos:</b>                      El promovente del trámite, persona física o moral, propietario del vehículo o representante de la marca que produjo la unidad o vehículo deberá presentar: a) una solicitud, con base en lo establecido en la LFPA, b) las pruebas o estudios de emisiones de contaminantes, realizadas por un laboratorio acreditado o reconocido por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, que demuestren que la ausencia del monitor(es) no afecta las emisiones de contaminantes con respecto a los niveles de emisión bajo los cuales el vehículo automotor fue certificado.</p>

Al respecto, este órgano desconcentrado observa que en lo que respecta al trámite que se pretende modificar, esa SEMARNAT omitió proporcionar de forma detallada, la información relativa a los artículos 69-M y 60-O de la LFPA, en lo referente al nombre oficial del trámite, medio de presentación, requisitos, ficta, vigencia y plazos máximos de resolución, por lo cual, esta COFEMER solicita a esa Secretaría proporcionar dicha información.

2. Disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias distintas a los trámites

Respecto a la presente sección, considerando la información presentada en la MIR recibida el 16 de diciembre del año en curso, se observa que la SEMARNAT proporcionó información con la que justificó el establecimiento de las disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias contenidas en los numerales 4.1, 4.1.1, 4.1.1.2, 4.1.2, 4.2.1, 4.3.1, 4.3.2, 4.4.1, 4.4.2, 5.1, 5.1.1, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 6.1.1, 7.1.2, 7.1.3, 7.1.4 y de manera agregada los numerales 6.3, 6.4, 6.5 y 8.2; no obstante lo anterior, derivado de la revisión efectuada al anteproyecto y a la MIR correspondiente, este órgano desconcentrado advierte que la propuesta regulatoria en trato contiene diversas acciones regulatorias que deben de ser identificadas y justificadas de manera particular a efecto de brindar claridad y certeza jurídica de aquellas disposiciones que serán modificadas, actualizadas, o bien, adicionadas a la normatividad vigente.

Al respecto, cabe mencionar que esta COFEMER considera que, conforme a lo dispuesto en el *Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio*, publicado el día 26 de julio de 2010, toda nueva disposición que: i) establezca obligaciones o prohibiciones a los particulares u otorgan facultades a éstos; ii) condicione la obtención de un beneficio o prestación, o el otorgamiento de una autorización o concesión al cumplimiento de ciertos requisitos o condiciones; iii) establezca umbrales o estándares técnicos en relación con procesos productivos, productos o servicios, o los procedimientos de evaluación de conformidad correspondientes; iv) introduzca reglas con el fin de impulsar la competencia en los mercados, y/o v) establezca procedimientos de evaluación de la conformidad, debe ser considerada y justificada como acción regulatoria del anteproyecto.

En este sentido, se observa que el regulador omitió proporcionar información respecto de otras disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias, distintas a las que hizo referencia en la MIR correspondiente, por lo que se solicita a dicha Secretaría identificar y justificar aquellas disposiciones contenidas en los numerales 4.5, 4.5.1, 4.5.2, 5.1.4, 7.1.1, 7.1.5, 7.2.11, 7.2.1.1, 7.2.1.2, 7.2.1.3 del anteproyecto de referencia.

Al respecto y considerando la relevancia e impacto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana *PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016, que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas*, es importante que se profundice en la justificación sobre la conveniencia técnica del establecimiento de todas las disposiciones contenidas en cada apartado de manera puntual, precisa, específica y detallada, debido a que tales disposiciones no se encuentran justificadas de manera particular en la MIR.

3. Costos

En lo referente a la presente sección, se observa que dicha Secretaría ha determinado en su MIR los costos relacionados al anteproyecto de forma agregada en lo referente a:

- I. Cotizaciones de talleres para afinaciones;
- II. Costos por mantenimiento vehicular;
- III. Rendimiento de combustible promedio;

- IV. Impacto del mantenimiento en el rendimiento vehicular, y
- V. Análisis por la aplicación de la modificación de la Norma.

Sin embargo, considerando lo señalado en el apartado referente a las *Disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias distintas a los trámites* del presente escrito, esta Comisión solicita que, una vez justificadas dichas acciones regulatorias, se estimen los costos de cumplimiento correspondientes; ello, toda vez que, los particulares podrían incurrir en costos adicionales a los referidos en la MIR, por los siguientes conceptos:

- i. El cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para la detección de un vehículo automotor ostensiblemente contaminante, de conformidad con el numeral 4.5.1 y 4.5.2 de la propuesta regulatoria;
- ii. La evaluación de las emisiones de contaminantes mediante el método de prueba de opacidad, descrito en el numeral 5.1.4;
- iii. La infraestructura tecnológica con la que deberán contar los Centros de Verificación o Unidades de Verificación Vehicular, previsto en los numerales 6.5.1, 6.5.2 y 6.5.3, y
- iv. Las características con las que deberá contar las Constancias de Verificación Vehicular, descritas en los numerales 7.1.1, 7.1.5, 7.2.11, 7.2.1.1, 7.2.1.2, 7.2.1.3.

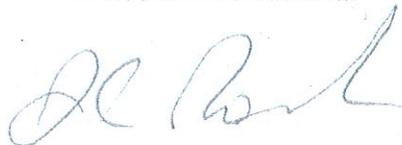
Por lo anterior, se solicita a esa Secretaría ahondar en su análisis correspondiente a los costos estimados por la entrada en vigor del anteproyecto, a fin de que este órgano desconcentrado esté en posibilidades de determinar claramente si los beneficios derivados de la implementación del anteproyecto serán notoriamente superiores a los costos que implicará su cumplimiento, tal como ordena el Título Tercero A de la LFPA.

En consecuencia, esta COFEMER queda en espera de que la SEMARNAT realice las ampliaciones y correcciones solicitadas a la MIR para los efectos previstos en los artículos 69-I y 69-J de la LFPA.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I y 10, fracción V del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*<sup>3</sup>.

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

Atentamente  
El Coordinador General



JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ

FIAR/PGB

<sup>3</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

COMISIÓN FEDERAL  
DE MEJORA REGULATORIA  
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

29 DIC 2013

**RECIBIDO**

RUBRICA: *ob* 10:10