



Asociación Mexicana de
Distribuidores de Automotores

LIC. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO
DIRECTOR GENERAL
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA



En relación con el expediente **04/0210/161216/** 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" cuya Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) fue presentado el 16 de diciembre de 2016 y que el pasado viernes 2 de junio de 2017 fue actualizado por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en su carácter de dependencia responsable del proyecto regulatorio, con una nueva versión de la MIR con lo que, dicha dependencia busca solventar la solicitud de ampliaciones y correcciones que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, a su digno cargo, requirió le desde el 28 de diciembre de 2016.

Lo anterior resulta relevante, ya que **el documento de la norma que acompaña la MIR, es diferente al documento correspondiente a la versión definitiva, la cual había sido aprobada y firmada por el grupo de trabajo el pasado 18 de abril del 2017** en los términos establecidos por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. La nueva versión, no reconoce los acuerdos previos y afecta el proceso normativo que nos ocupa, a pesar de ello, ese documento fue presentado en la Sesión del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT) celebrada el pasado 18 de mayo de 2017, con el agravante de que incorpora un tema que, a nuestro juicio, representa un cambio sustantivo **ya que con la modificación a una disposición transitoria, se pretende realizar un cambio al alcance y campo de aplicación de la norma, como veremos más adelante, modificando el contenido obligatorio a cargo de los particulares afectos a su cumplimiento, imponiéndoles discrecionalmente, la posibilidad de tramitaciones adicionales no previstas en el cuerpo del instrumento normativo original y carentes de justificación legal para imponer una carga administrativa de tal naturaleza.**

La modificación sustantiva a que hacemos referencia se encuentra en el último párrafo del artículo Sexto Transitorio de la NOM en cuestión, mismo que, en la nueva versión presentada el 18 de mayo del 2017 **(la cual no corresponde con la firmada por el grupo de trabajo el 18 de abril de 2017)**, obliga a los particulares y les requiere, en caso de que la autoridad responsable de los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria (PVVO) así lo determine discrecionalmente, a que lleven a cabo la aplicación de los métodos de prueba previstos en la NOM, sin señalar cuales y en qué casos. Cabe resaltar que el propio artículo Sexto Transitorio establece un régimen de exención para los vehículos nuevos y que, con la adición al último párrafo del artículo Sexto Transitorio, ahora los vehículos nuevos quedan obligados a cumplir con una carga administrativa, a juicio discrecional de la autoridad, que la NOM no les obligaba en su alcance originalmente acordado.

El contenido obligatorio a cargo de los particulares que la nueva versión de la NOM pretende establecer, intenta justificarse en el hecho de que dichas pruebas adicionales y determinadas de manera discrecional, se llevarían a cabo - con fines estadísticos (sic) - ; no obstante, este *cambio*

sustantivo no está fundado y motivado en cuanto al riesgo que atiende y la autoridad responsable omite cuantificar el costo y la carga administrativa que significaría, para los particulares, el llevar a cabo estas pruebas estadísticas adicionales a los vehículos nuevos, cuando la autoridad local, así lo requiera discrecionalmente "para fines estadísticos"; cuantificación que, como esa COFEMER podrá apreciar, no se encuentra considerada en la MIR presentada en su nueva versión del 2 de junio del 2017. La discrecionalidad así expuesta, en la cual se permite que un particular quede obligado, a juicio arbitrario de la autoridad local, a realizar pruebas de verificación adicionales a los vehículos nuevos (no cubiertos por el alcance original de la NOM firmada por el grupo de trabajo el pasado 18 de abril del 2017), notoriamente propicia un mecanismo normativo ambiguo, carente de un alcance específico y claro, que no aporta certeza jurídica ya que estaría sujeto a la interpretación particular de las autoridades locales responsables de los PVVO's. Tanto la AMDA como la AMIA consideran que una norma oficial mexicana no es el instrumento idóneo para establecer disposiciones con fines estadísticos discrecionales.

A continuación, para mayor referencia de esa Comisión, se detalla el historial de modificaciones que ha sufrido el texto normativo y las modificaciones que, fueron incluidas y determinadas por la SEMARNAT:

- 
1. En primera instancia se publicó en el D.O.F. el 26 de diciembre de 2016 el proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2016, instrumento que se sometió a consulta pública.

Artículo sexto transitorio, último párrafo

"...

Las autoridades responsables de los PVVO aplicarán lo anterior en los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos en dichos programas."

2. Después de diversas reuniones del grupo de trabajo que revisó los comentarios de la consulta pública, la SEMARNAT convocó a una reunión de trabajo el martes 18 de abril del año en curso, en la cual presentó la relación de respuestas a los comentarios de la consulta pública y el proyecto final para firma del grupo de trabajo. Cabe indicar que, ningún comentario presentado en tiempo y forma hacía referencia a realizar pruebas con fines estadísticos. A continuación se muestra el texto del proyecto de NOM firmado por el grupo de trabajo en esa fecha.

Artículo sexto transitorio, último párrafo

"...

Las autoridades responsables de los PVVO aplicarán lo anterior en los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos en dichos programas."

- 
3. Posteriormente, después de contar con un documento final de la norma firmado por el grupo de trabajo que desarrolló la NOM, la SEMARNAT volvió a citar al grupo de trabajo el pasado 4 de mayo de 2017. En dicha reunión se indicó que la misma era informativa y tenía el objetivo de presentar las observaciones generadas de la revisión de la Unidad Coordinadora de Asuntos Jurídicos de la propia SEMARNAT. Como se nota a continuación, el texto del último párrafo del sexto artículo transitorio fue modificado sin contar con el consenso del

Grupo de Trabajo responsable de la elaboración de la Norma Oficial Mexicana y que ya había firmado una versión definitiva de la misma, el 18 de abril del 2017.

Sexto artículo transitorio, último párrafo

" ...

Las autoridades responsables de los PVVO aplicarán lo anterior en los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos en dichos programas **y podrán requerir la aplicación de métodos de prueba señalados en la presente Norma Oficial Mexicana únicamente para efectos estadísticos.**"

En contra del documento que ya había sido aprobado el 18 de Abril del 2017, la SEMARNAT sometió a una nueva votación la nueva versión de la norma, sin observar lo dispuesto por el artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. El 18 de mayo en la sesión de COMARNAT se sometió a votación, aprobar el proyecto de NOM en comento con las adiciones, no acordadas, ya expuestas, así como la relación de las respuestas a los comentarios de la consulta pública, anexando una nueva versión a la firmada el 4 de mayo que omitía la palabra "únicamente" que fue discutida y acordada por una parte del grupo de trabajo durante esa reunión.

Sexto artículo transitorio, último párrafo

" ...

Las autoridades responsables de los PVVO aplicarán lo anterior en los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos en dichos programas **y podrán requerir la aplicación de métodos de prueba señalados en la presente Norma Oficial Mexicana para efectos estadísticos.**"

Durante esa sesión del COMARNAT, la mayor parte del sector empresarial representado en ese Comité señaló que la autoridad debe respetar en todo momento el debido proceso normativo al darse cuenta de los cambios de último momento que se habían incorporado y que no tienen sustento en los comentarios de la consulta pública,

Para la industria es de importancia mayúscula que se respete el proceso para la elaboración de las normas establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su reglamento, de tal forma que, es indispensable que la autoridad funde y motive el requerimiento de las pruebas a vehículos nuevos con fines estadísticos.

Si consideramos el ejemplo de los Estados Unidos, mismo que usa la SEMARNAT en la MIR, el reporte anual del programa de inspección y mantenimiento, del cual anexamos una copia electrónica, indica que los estados de la Unión Americana otorgan una exención de la verificación vehicular a los vehículos nuevos a partir de su comercialización. El reporte señala el periodo de exención específico, así como el año en que se debe realizar la primera prueba al vehículo, *en ese esquema no media ninguna prueba estadística*, toda vez que, los vehículos nuevos son sometidos a una prueba de certificación relacionada con el cumplimiento de límites máximos permisibles provenientes del escape como vehículos nuevos¹, es decir antes de su comercialización.

¹ Definición de vehículo automotor nuevo (NOM-042-SEMARNAT-2003)

Automóvil o camión con un kilometraje de entre 0 y 1,000 kilómetros y/o que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador.

En el caso de nuestro país, los vehículos nuevos se someten al procedimiento de evaluación de la conformidad que establece la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, la cual establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos. Cabe indicar que el método de prueba que se aplica en las pruebas de la certificación de la norma de vehículos nuevos, está homologado por las regulaciones de origen de los EE.UU. y la Unión Europea; dicho método de prueba incluye la homologación de los sistemas de diagnóstico a bordo (sistemas OBD). Por su parte, el método de prueba de gases de aceleración simulada empleado en los programas de verificación no tiene vínculo o correlación con la prueba de certificación de los vehículos nuevos.

Habiendo señalado lo anterior, el análisis de costos y beneficios que incluye la MIR de la futura norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2016, no cuantifica el sentido oneroso para el usuario o poseedor de un vehículo nuevo relacionado a las pruebas estadísticas, ya sea que éstas sean una o más pruebas de las que señala el propio documento.

Cabe indicar que, la propia Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA-CDMX) presentó en el grupo de trabajo que desarrolló la norma, una serie de datos relativos a la verificación vehicular y las pruebas de emisiones de gases que se practican a vehículos de distintos años modelo, entre los cuales se encuentran los vehículos nuevos. En dicho registro, se puede observar fehacientemente que, los valores promedio de las emisiones provenientes de los vehículos nuevos de años modelo 2016, 2017 y 2018, cumplen los límites máximos permisibles que la propia SEDEMA-CDMX aplicó a los vehículos del año modelo 2006 y posteriores, incluyendo los vehículos nuevos, como parte de la aplicación de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016². Como se observa en la siguiente tabla los valores de las emisiones promedio de los vehículos nuevos en ese momento, cumplen los valores de las emisiones para la prueba de aceleración simulada (ver información ampliada en el anexo 2).

Programa de Verificación Vehicular Obligatorio de la Ciudad de México
Promedio de emisiones de vehículos a
gasolina
Periodo Enero- 24 de marzo de 2017

Vehículos año modelo	Vehículos con protocolo dinámico (prueba de aceleración simulada)									
	Etapa 5024 (ppm, excepto lambda)					Etapa 2540 (ppm, excepto lambda)				
	HC	CO	O ₂	NO _x	LAMBDA	HC	CO	O ₂	NO _x	LAMBDA
2016	7.46	0.04	0.06	53.97	1.00	8.06	0.04	0.05	45.05	1.00
2017	8.03	0.03	0.06	27.55	1.00	8.77	0.03	0.05	18.04	1.00
2018	10.58	0.03	0.10	57.82	1.01	10.71	0.04	0.02	14.85	1.00
Límites máximos permisibles aplicables a vehículos 2006 y posteriores, incluyendo nuevos	80	0.4	0.4	250	1.03	80	0.4	0.4	250	1.03

² Publicada en el D.O.F. el 7 de junio de 2016

Con base en lo antes expuesto; reiteramos nuestra opinión de que no es necesaria la ejecución de pruebas de emisiones para fines estadísticos aplicables a vehículos nuevos por las siguientes razones:

1. De acuerdo con la tabla 9 de la NOM-167-SEMARNAT-2016, los vehículos de años modelo 2006 y posteriores, deberán someterse a la prueba de verificación vehicular a través del método sistema de diagnóstico abordado OBD, por lo que una prueba de emisiones (de aceleración simulada) no aplica para vehículos de años modelo 2006 y posteriores tal como lo indica la futura Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2016, a menos que dichos vehículos no contengan el sistema OBD como lo establecen los numerales 4.1.1.1 y 4.1.1.2 de la propia norma, cumpliendo así el supuesto del tercer artículo transitorio de la misma.
2. La comparativa de emisiones que se presenta en el anexo 2, muestra que los valores de emisiones provenientes de los vehículos nuevos, cumplen satisfactoriamente con los límites máximos permisibles que han aplicado a los vehículos años modelo 2006 y posteriores en el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria (PVVO) de la CDMX desde el segundo semestre de 2016, lo cual demuestra que no se requiere la ejecución de pruebas estadísticas a los vehículos nuevos.

Aunado a las razones técnicas antes expuestas, es indispensable señalar que la autoridad debe respetar el procedimiento para desarrollar normas y debe evitar incluir requerimientos adicionales sin que éstos estén debidamente fundamentados y motivados. Consideramos que, la incorporación de las pruebas estadísticas es un cambio sustantivo que no conoce la ciudadanía en general ya que, **ningún** comentario emitido en tiempo y forma hace observación al respecto, sino que, una vez firmado el documento final, éste fue alterado contraviniendo el procedimiento establecido por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Las pruebas estadísticas representan una etapa del proceso de verificación vehicular que se materializa en un trámite secundario, que perturba al poseedor de un vehículo nuevo, ya que dicho vehículo ha sido certificado para cumplir una norma para vehículos nuevos (NOM-042-SEMARNAT-2003), el cambio sustantivo no está justificado y tampoco cuantificado el costo ya sea para el particular o para los centros de verificación. Señalamos categóricamente que, establecer un procedimiento que implica para los ciudadanos perder tiempo en una prueba con fines estadísticos es una acción carente de fundamento y motivación regulatoria. Cabe indicar que a la fecha, la industria entrega información sobre el desempeño de emisiones de los vehículos nuevos tanto a la SEMARNAT como en las plataformas digitales de las autoridades responsables de los PVVO's de la CDMX y el Estado de México.

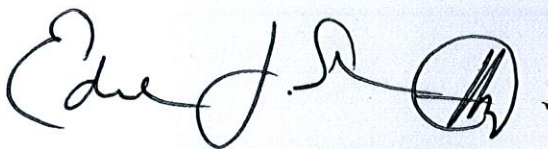
Finalmente, es preciso señalar que en caso que la autoridad regulatoria determinase la posibilidad de realizar un estudio estadístico, no tendría que establecerlo en la norma oficial mexicana. En todo caso, un estudio estadístico debería estar basado en un muestreo representativo y no en un censo, en ese sentido debería existir un mecanismo técnico que fijara las condiciones y objetivo del mismo, lo cual no puede derivarse de una disposición completamente discrecional como lo es el final del artículo sexto transitorio de la futura norma que nos ocupa.

Por lo antes expuesto, respetuosamente reiteramos que el requerimiento de pruebas con fines estadísticos tiene carácter potestativo, resta claridad a la regulación y no es transparente en cuanto al alcance toda vez que insta a la interpretación particular de las autoridades responsables de los PVVO's, asimismo, no sustenta el riesgo que pretende atender como parte de una norma oficial mexicana, **por tal motivo solicitamos considerar en el análisis que soporte el dictamen de la**

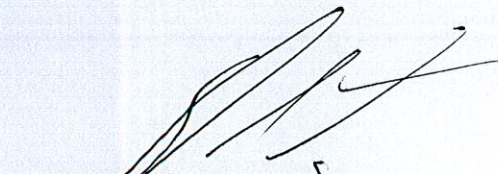
Comisión, que debido a la carencia de motivación y justificación, así como de la cuantificación del costo asociado al cambio sustantivo a que se refiere el presente escrito, se ajuste la propuesta regulatoria eliminando el requerimiento de las pruebas estadísticas a los vehículos nuevos que, como se ha expuesto, deben ser certificados en cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, instrumento específico para determinar las emisiones provenientes del escape de vehículos nuevos a través de un procedimiento estandarizado y ejecutado en laboratorios certificados para tal fin; no omito mencionar que la consideración de motivación y fundamentación, así como la necesidad de claridad en la regulación aplica para el artículo Quinto Transitorio del documento de NOM-167, por lo que solicitamos la revisión en el mismo sentido por parte de la Comisión.

Sirva lo antes expuesto como elemento de información que aporte al dictamen de la Comisión.

Atentamente



EDUARDO JAVIER SOLÍS SÁNCHEZ
Presidente Ejecutivo de la AMIA



GUILLERMO PRIETO TREVIÑO
Presidente Ejecutivo de la AMDA

C.c.p: Dr. Ildelfonso Guajardo Villareal. Titular de la Secretaría de Economía. Presente.
Ing. Rafael Pacchiano Alamán. Titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Lic. José Rogelio Garza Garza. Subsecretario de Industria y Comercio
Lic. Rocío Ruiz Chávez. Subsecretaria de Competitividad y Normatividad
Ing. Cuauhtémoc Ochoa Fernández. Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Dr. Rodolfo Lacy Tamayo. Subsecretario de Planeación y Política Ambiental
Lic. Julio César Rocha López.- Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial, COFEMER

Anexo 1. Primera verificación en estados de la Unión Americana

Estado de la unión americana	Año de la primera verificación después de la comercialización
Arizona	4
California	7
Colorado	8
Connecticut	4
Delaware	6
District of Columbia	4
Georgia	4
Idaho	4
Illinois	4
Indiana	4
Louisiana	2
Maryland	2
Massachusetts	1
Missouri	2
Nevada	2
New Hampshire	0
New Jersey	6
New Mexico	4
New York	2
North Carolina	3
Ohio	4
Ontario	7
Oregon	5
Pennsylvania	1
Rhode Island	2
Tennessee	1
Texas	2
Utah	2
Virginia	2
Washington	7
Wisconsin	4

Fuente: documento anexo 2016 IM Solutions Jurisdictional Report

Anexo 2. Comparativo de emisiones provenientes del escape de vehículos a través de la prueba de aceleración simulada

A continuación se presenta la comparación de las emisiones de verificación vehicular para distintos años modelo, entre los cuales se encuentran vehículos nuevos de años modelo 2016, 2017 y 2018 y los límites máximos permisibles establecidos en la norma de emergencia y la norma definitiva incluida en la MIR que nos ocupa.

Programa de Verificación Vehicular Obligatorio de la Ciudad de México
Promedio de emisiones de vehículos a
gasolina
Periodo Enero- 24 de marzo de 2017

Vehículos año modelo	Vehículos con protocolo dinámico (prueba de aceleración simulada)									
	Etapa 5024 (ppm, excepto lambda)					Etapa 2540 (ppm, excepto lambda)				
	HC	CO	O ₂	NO _x	LAMBDA	HC	CO	O ₂	NO _x	LAMBDA
2010	12.99	0.07	0.08	97.63	1.00	12.10	0.08	0.07	77.37	1.00
2011	11.49	0.07	0.07	105.56	1.00	11.07	0.07	0.06	83.08	1.00
2012	9.66	0.06	0.06	85.81	1.00	9.88	0.06	0.05	67.47	1.00
2013	8.63	0.05	0.06	73.61	1.00	9.19	0.05	0.05	53.89	1.00
2014	8.50	0.05	0.06	71.96	1.00	8.89	0.05	0.05	56.67	1.00
2015	7.95	0.04	0.05	69.78	1.00	8.45	0.04	0.05	54.34	1.00
2016	7.46	0.04	0.06	53.97	1.00	8.06	0.04	0.05	45.05	1.00
2017	8.03	0.03	0.06	27.55	1.00	8.77	0.03	0.05	18.04	1.00
2018	10.58	0.03	0.10	57.82	1.01	10.71	0.04	0.02	14.85	1.00
Límites máximos permisibles aplicables a vehículos 2006 y posteriores, incluyendo nuevos *	80	0.4	0.4	250	1.03	80	0.4	0.4	250	1.03

* Los límites máximos permisibles incluidos en el segundo artículo transitorio de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016 vigente hasta el próximo 30 de junio de 2017

* Los límites máximos permisibles incluidos en el tercer artículo transitorio tabla 10 de la norma definitiva que acompaña la MIR.