



Of. No. CONAMER/20/3343

Asunto: Se emite Dictamen Final, correspondiente a la propuesta regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-236-SE-2020, vehículos automotores-condiciones fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg**".

Ciudad de México, 2 de septiembre de 2020.

LIC. RICARDO MIRANDA BURGOS

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Economía

P r e s e n t e

Se hace referencia a la propuesta regulatoria denominada **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-236-SE-2020, vehículos automotores-condiciones fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg** (Propuesta Regulatoria), así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Economía (SE) a través del portal del Sistema Informático de la Manifestación de Impacto Regulatorio¹ y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 4 de agosto de 2020.

Lo anterior en respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, emitida por esta CONAMER mediante el oficio CONAMER/20/2336 de fecha 11 de junio de 2020.

Sobre el particular, es necesario mencionar que en el oficio referido, esta Comisión comunicó con fundamento en los artículos Tercero, fracción II y Cuarto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo² (Acuerdo Presidencial), la procedencia del supuesto de calidad aludido (i. e. que con la expedición del acto administrativo de carácter general, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación

¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Publicado en el DOF el 8 de marzo de 2017.



establecida en 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 39, fracción V de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) establece que la SE expedirá las normas oficiales mexicanas a que se refiere, entre otras las fracciones I y XII del artículo 40 de la referida Ley, es decir las que tengan como finalidad establecer: i) las características y/o especificaciones que deban reunir los productos y procesos cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general y laboral, o para la preservación de recursos naturales y ii) la determinación de la información comercial, sanitaria, ecológica, de calidad, seguridad e higiene y requisitos que deben cumplir las etiquetas, envases, embalaje y la publicidad de los productos y servicios para dar información al consumidor o usuario.

En ese sentido, la Propuesta Regulatoria y su AIR se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Capítulo III de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), por lo que con fundamento en los artículos 25, fracción II, 26, 27, 71, y 75 de la LGMR, este órgano desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

Dictamen Final

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

Respecto del presente apartado, esta Comisión observa que la SE, en su envío del 28 de mayo de 2020, adjuntó el documento denominado *20200527175002_48823_AIR NOM 236 Condiciones FM vf.docx*, en el cual indicó lo siguiente:

"...para dar cumplimiento al requerimiento de simplificación regulatoria, la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía realizó la búsqueda de áreas de oportunidad en su acervo regulatorio, en el cual se han detectado las normas oficiales mexicanas a modificarse. En este sentido se identificó el Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-152-SCFI-2019 2019 (sic) 'Ámbar de Chiapas – especificaciones y métodos de prueba (cancelará a la NOM-152-SCFI-2003)', con folio de referencia SE/48660 en el portal de la CONAMER. En el proyecto de modificación y su respectivo Análisis de Impacto Regulatorio, se identificó la derogación de 12 obligaciones regulatorias para los particulares, manifestadas en métodos de prueba.





A fin de cumplir con lo dispuesto (sic) en el artículo Quinto de Acuerdo Presidencial, para la presente Propuesta Regulatoria esta Dependencia presenta las acciones regulatorias denominadas Gravedad específica y Relación susinita/retinita, succínico/retinol (las cuales se derivan de las 12 obligaciones señaladas anteriormente). Cada carga regulatoria tiene un costo de cumplimiento medio para los particulares de 2 mil 208.94 pesos. Considerando la cantidad (sic) unidades económicas obligadas a dicho cumplimiento, cada carga regulatoria representa un monto de 1 millón 495 mil 6.56 pesos, aportando un total de 2 millones 990 mil 13 pesos, lo cual está detallado en la Tabla 1.

Tabla 1 Métodos de prueba derogados de la NOM-152-SCF-2003

Método de prueba derogado	Costo	Unidades económicas	Total
Gravedad específica	2,208.28	677	1,495,006.56
Relación susinita/retinita, succínico/retinol	2,208.28	677	1,495,006.56
Total			2,990,013.13

Fuente: elaboración propia

De esta forma se presentan las dos acciones regulatorias a ser derogadas, así como la cuantificación monetaria de dichas acciones a fin de dar cumplimiento con el requerimiento de simplificación regulatoria indicado en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial.

En ese contexto, en la referida solicitud de ampliaciones y correcciones que hizo esta CONAMER a la SE comunicó lo siguiente:

"En relación con la Propuesta Regulatoria y su AIR, esta Comisión observa que la Dependencia da cumplimiento parcialmente con lo dispuesto por el artículo 78 de la LGMR y Quinto del Acuerdo Presidencial; ello toda vez que, si bien remitió a la CONAMER las dos obligaciones a simplificar, la SE fue omisa en incluir la referencia expresa en el texto de la Propuesta Regulatoria, tal y como lo establecen los referidos ordenamientos jurídicos.

En este sentido, esta Comisión solicita a esa Secretaría remita la Propuesta Regulatoria con la adecuación referida."

En virtud de lo anterior, en su respuesta a ampliaciones y correcciones enviada por esa Secretaría a la CONAMER el 4 de agosto del presente año, la SE adjuntó



el documento 20200527175002_48823_AIR NOM 236 Condiciones FM vf.docx en el cual refiere lo siguiente:

"En atención al señalamiento de la Comisión, en (sic) se anexa al expediente la propuesta regulatoria con las obligaciones que dan cumplimiento al requerimiento de simplificación regulatoria."

En ese orden de ideas, este órgano desconcentrado da cuenta de la mención de la simplificación de dichas obligaciones regulatorias en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria; con lo cual esa Secretaría da cabal cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 78 de la LGMR, así como al artículo Quinto del Acuerdo Presidencial.

II. Definición del problema y objetivos generales

Respecto del presente apartado, se observa que la emisión de la Propuesta Regulatoria deriva de la siguiente situación:

"El óptimo funcionamiento de un vehículo automotor depende de una gran cantidad de factores. Para que se tenga un rendimiento adecuado, resulta imperante que cada elemento tenga un desempeño adecuado. El buen funcionamiento de un vehículo puede incidir en varios factores, pero vale la pena resaltar que guarda una relación estrecha con la seguridad de las personas.

Cuando un vehículo presenta una falla se puede ver involucrado en un accidente o siniestro. Las causas pueden ser diversas. En nuestro país el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) a lo largo de los años ha identificado causas que se atribuyen al conductor, al camino, agente natural o a una falla en el vehículo. Todos estos factores pueden provocar accidentes carreteros que pueden devenir en lesionados o muertos.

Cuando existe un riesgo asociado a la seguridad de las personas, es indispensable mitigar cada una de las causas. Esta problemática ha resultado un gran reto para los actores involucrados, entre ellos el sector público, que, dentro de su campo de acción debe atender las causas que estén a su alcance. Por ello, la propuesta regulatoria pretende atender las causas relacionadas con las fallas de un vehículo para garantizar que sea seguro que se mantenga en circulación. Cabe señalar que se tiene un propósito preventivo con la emisión de la Propuesta Regulatoria en el sentido que, la circulación de los vehículos automotores objeto de la misma, pudiesen estar restringida a aquellos que cumplan las especificaciones para garantizar que se encuentran en condiciones adecuadas para evitar presentar fallos y que devengan en colisiones, con las respectivas consecuencias enunciadas.



Las colisiones que se han registrado en los últimos años cobran especial atención en el análisis de la presente problemática. Al respecto, en el presente apartado se presenta la evolución de los accidentes carreteros en territorio nacional. En seguida, se desagregan por tipo de causa que origina tales incidentes; seguido de ello, los accidentes por causas identificadas para los vehículos. Por último, se presentan los datos relacionados con las lesiones y las muertes.

Tabla 2 Evolución de accidentes en carretera a nivel nacional, 2001-2018

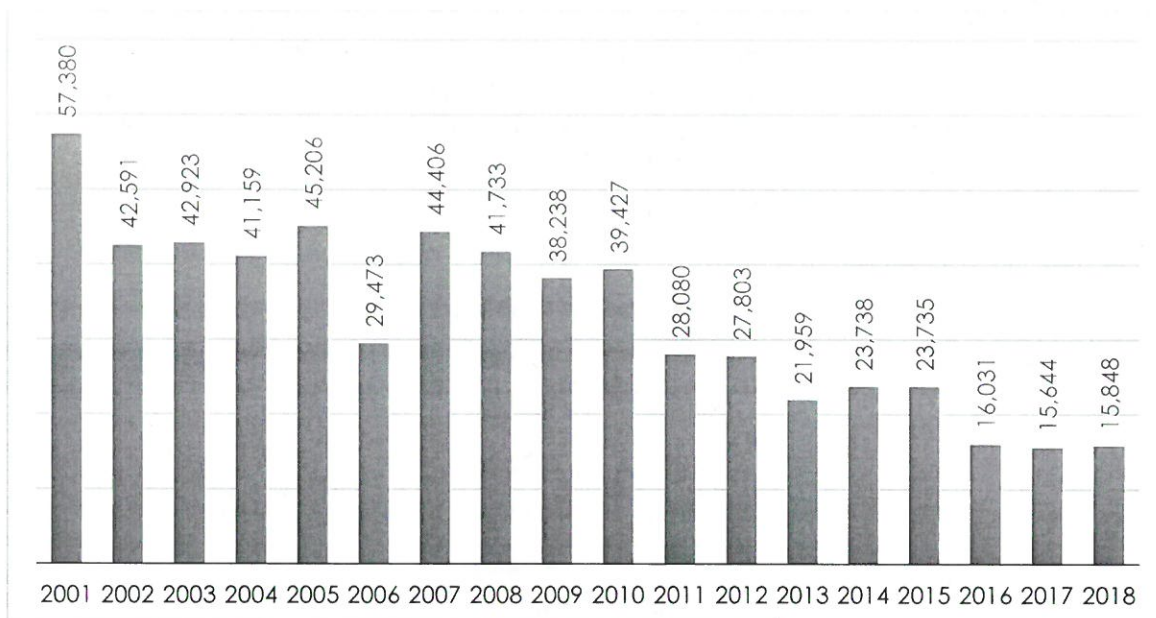
Año	Colisiones
2001	57,380
2002	42,591
2003	42,923
2004	41,159
2005	45,206
2006	29,473
2007	44,406
2008	41,733
2009	38,238
2010	39,427
2011	28,080
2012	27,803
2013	21,959
2014	23,738
2015	23,735
2016	16,031
2017	15,644
2018	15,848

Fuente: elaboración propia con datos de SCT e IMT





Gráfica 1 Colisiones en carreteras a nivel nacional, 2001-2018



Fuente: elaboración propia con datos de SCT e Instituto Mexicano del Transporte

En la Gráfica 1 y en la Tabla 2, se muestra la evolución de las colisiones en carreteras entre los años 2001 y 2016. Es posible observar que la tendencia general resulta en menores accidentes en carreteras, sobre todo para los años recientes. Los años en los que mayores accidentes se reportaron son: 2001 con 57,380 y 2005 con 45,206. El año 2017 reporta un mínimo histórico con 15,644 accidentes.

Tabla 3 Accidentes en carreteras por tipo de causa, 2001-2018

Año	Conductor	Vehículo	Camino	Agente Natural	No definido	Total
2001	52,485	2,648	1,097	5	1,145	57,380
2002	39,758	1,787	954	19	73	42,591
2003	29,099	1,874	8,150	3,800		42,923
2004	27,747	1,752	7,853	3,807		41,159
2005	32,782	1,829	6,970	3,625		45,206
2006	20,397	1,200	5,307	2,569		29,473
2007	31,161	1,640	8,024	3,581		44,406
2008	31,717	1,723	5,660	2,633		41,733

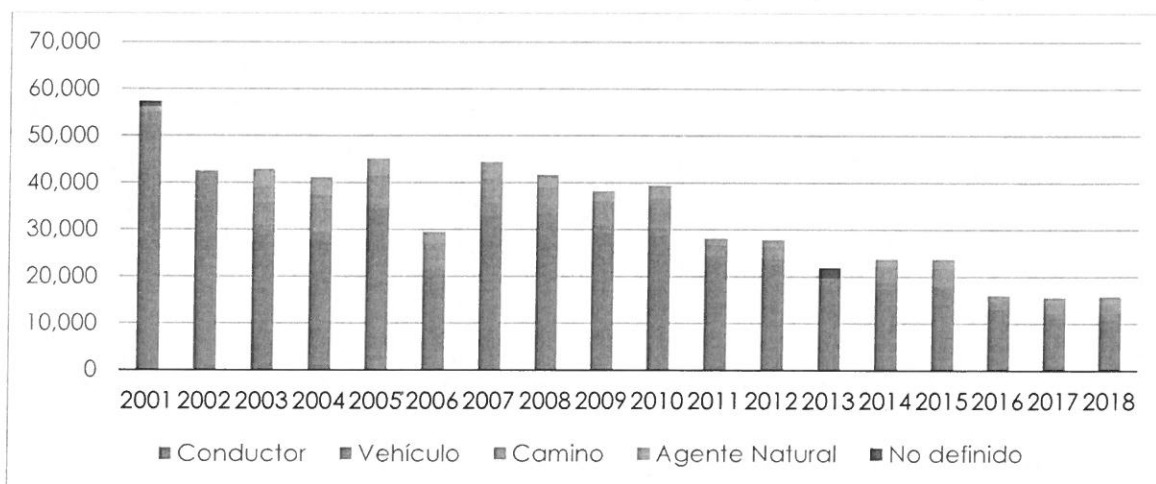




2009	29,251	1,641	5,114	2,232	38,238
2010	28,724	1,670	6,273	2,760	39,427
2011	23,480	972	2,374	1,254	28,080
2012	22,758	999	2,624	1,422	27,803
2013	18,239	1,048	448	2,224	21,959
2014	17,385	1,360	3,461	1,532	23,738
2015	16,652	1,232	3,952	1,899	23,735
2016	12,058	1,006	1,720	1,247	16,031
2017	11,247	1,092	2,248	1,057	15,644
2018	10,951	1,157	2,335	1,405	15,848

Fuente: elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Gráfica 2 Colisiones en carreteras a nivel nacional por tipo de causa, 2001-2016



Fuente: elaboración propia con datos de SCT e Instituto Mexicano del Transporte

De acuerdo con los datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del Instituto Mexicano del Transporte, quienes clasifican los accidentes de acuerdo a las causas en cuatro categorías generales: conductor, vehículo, camino y por agente natural, es posible notar que la mayoría de incidencias provienen por causas atribuibles al factor humano, es decir al conductor, en segundo lugar, se atribuyen al camino; en seguida a agentes naturales, y por último, a causa del vehículo (ver Gráfica 3).





Tabla 4 Distribución porcentual de accidentes de acuerdo a sus causas

Año	Conductor	Vehículo	Camino	Agente Natural	No definido	Total
2001	91.5%	4.6%	1.9%	0.0%	2.0%	100%
2002	93.3%	4.2%	2.2%	0.0%	0.2%	100%
2003	67.8%	4.4%	19.0%	8.9%		100%
2004	67.4%	4.3%	19.1%	9.2%		100%
2005	72.5%	4.0%	15.4%	8.0%		100%
2006	69.2%	4.1%	18.0%	8.7%		100%
2007	70.2%	3.7%	18.1%	8.1%		100%
2008	76.0%	4.1%	13.6%	6.3%		100%
2009	76.5%	4.3%	13.4%	5.8%		100%
2010	72.9%	4.2%	15.9%	7.0%		100%
2011	83.6%	3.5%	8.5%	4.5%		100%
2012	81.9%	3.6%	9.4%	5.1%		100%
2013	83.1%	4.8%	2.0%		10.1%	100%
2014	73.2%	5.7%	14.6%	6.5%		100%
2015	70.2%	5.2%	16.7%	8.0%		100%
2016	75.2%	6.3%	10.7%	7.8%		100%
2017	71.9%	7.0%	14.4%	6.8%		100%
2018	69.1%	7.3%	14.7%	8.9%		100%

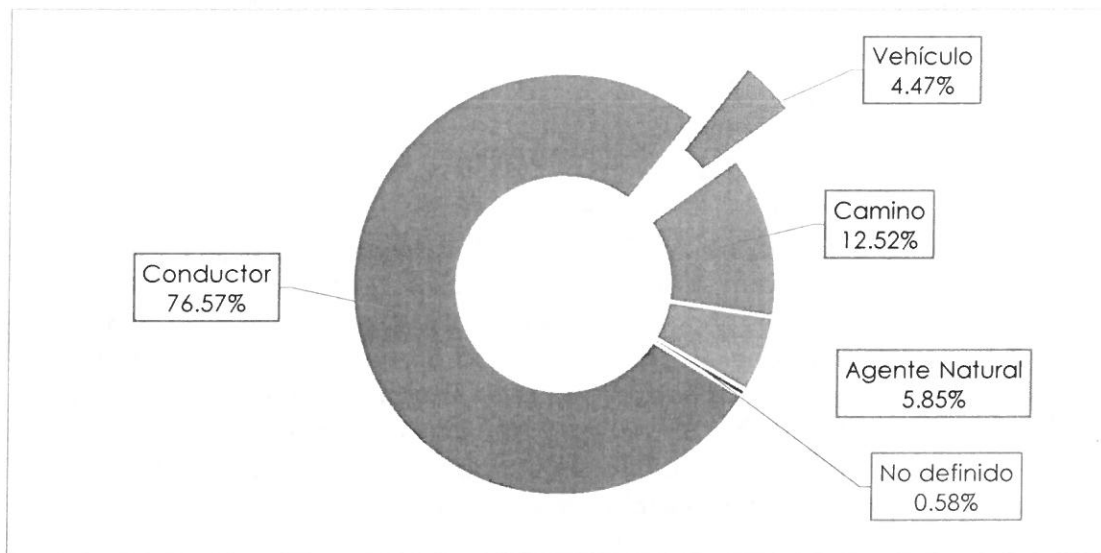
Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Por ejemplo, para el año 2001 en que se registraron un total de 57,380 accidentes carreteros en territorio nacional, 52,485 de ellos fueron a causa del conductor, equivalente al 91.5%; por causa del vehículo, se registraron 1,752 accidentes, equivalente al 4.6% del total.

Hacia el año 2017 se registra la menor cantidad de accidentes hasta el momento. Se presentaron 15,644, de estos 11, son a causa del conductor, equivalente al 75.2%; 1,720 ocasionados por el camino, equivalente al 10.7%; 1,247 como consecuencia de agentes naturales, representando un 7.8%, por último; 1,006 accidentes a causa del vehículo, lo que representa el 6.3% del total de este año. La Tabla 3, la Tabla 4 y la Gráfica 2 dan cuenta de lo expuesto.



Gráfica 3 Distribución porcentual de accidentes carreteros (acumulado) de 2001 a 2018



Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Tabla 5 Colisiones ocasionadas por vehículos, principales causas

Año	Condiciones fisicomecánicas	Llantas	Sistema de enganche	Exceso de dimensiones	Sobrecupo o sobrecarga	Totales
2001	2,140	444	48	8	8	2,648
2002	1,214	450	115	1	7	1,787
2003	800	986		14	74	1,874
2004	751	916		19	66	1,752
2005	862	882		14	71	1,829
2006	523	626		7	44	1,200
2007	655	927		10	48	1,640
2008	654	1,000		14	55	1,723
2009	611	966		17	47	1,641
2010	642	966		26	36	1,670
2011	398	481	93			972
2012	411	491	85	12		999





2013	643	352		52	1,048
2014	680	620		60	1,360
2015	616	562		54	1,232
2016	503	459		44	1,006
2017	573	472		47	1,092
2018	648	475	3	31	1,157

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Para el propósito de la problemática relacionada con la Propuesta se acotan los accidentes originados por el vehículo, esto es, nos centramos en ese 4.47% del general. Con la finalidad de obtener un análisis más preciso, se agruparon las causas objeto de la propuesta regulatoria en la columna dos de la Tabla 5 y de la Tabla 6. Se han observado entre 398 y hasta 2,140 colisiones atribuibles a las condiciones fisicomecánicas, cuya ponderación anual ha representado más del 80%.

Tabla 6 Colisiones ocasionadas por vehículos, tipos de causas (distribución porcentual)

Año	Condiciones fisicomecánicas	Llantas	Sistema de enganche	Exceso de dimensiones	Sobrecupo o sobrecarga	Total
2001	80.8%	16.77%	1.81%	0.30%	0.30%	100%
2002	67.9%	25.18%	6.44%	0.06%	0.39%	100%
2003	42.7%	52.61%	0.00%	0.75%	3.95%	100%
2004	42.9%	52.28%	0.00%	1.08%	3.77%	100%
2005	47.1%	48.22%	0.00%	0.77%	3.88%	100%
2006	43.6%	52.17%	0.00%	0.58%	3.67%	100%
2007	39.9%	56.52%	0.00%	0.61%	2.93%	100%
2008	38.0%	58.04%	0.00%	0.81%	3.19%	100%
2009	37.2%	58.87%	0.00%	1.04%	2.86%	100%
2010	38.4%	57.84%	0.00%	1.56%	2.16%	100%
2011	40.9%	49.49%	9.57%	0.00%	0.00%	100%
2012	41.1%	49.15%	8.51%	1.20%	0.00%	100%
2013	61.4%	33.61%	0.00%	0.00%	5.00%	100%
2014	50.0%	45.60%	0.00%	0.00%	4.40%	100%

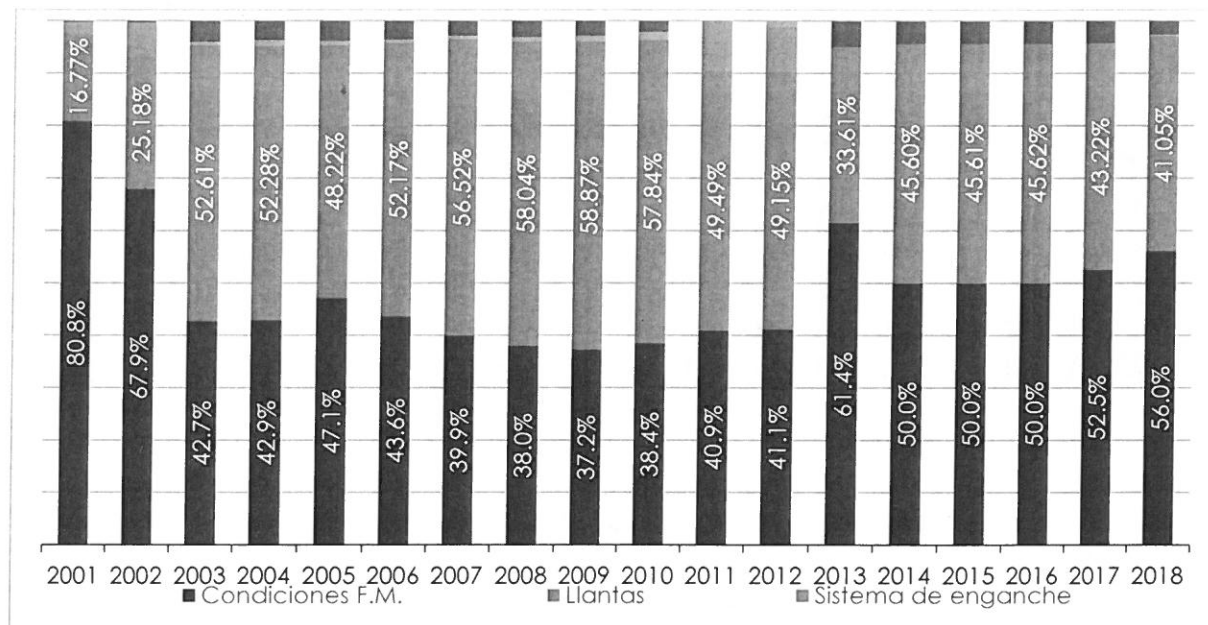




2015	50.0%	45.61%	0.00%	0.00%	4.40%	100%
2016	50.0%	45.62%	0.00%	0.00%	4.40%	100%
2017	52.5%	43.22%	0.00%	0.00%	4.30%	100%
2018	56.0%	41.05%	0.00%	0.26%	2.68%	100%

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Gráfica 4 Accidentes por fallas ocasionadas por vehículos de acuerdo a sus causas



Fuente: elaboración propia con datos de SCT e IMT.

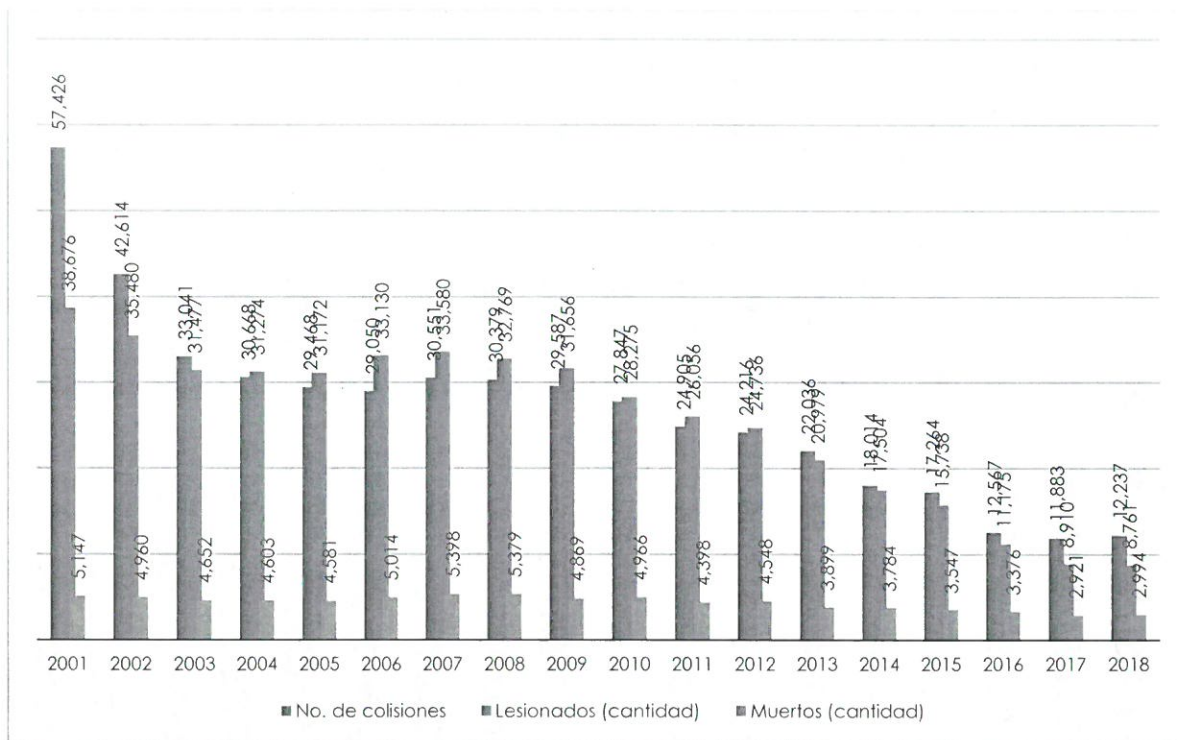
En la Gráfica 4 se presenta la forma en que han evolucionado las causas de los accidentes carreteros. El año con más participación en los accidentes de las condiciones fisicomecánicas fue 2001, seguido por 2002 y 2013. Ya para el año 2018 tiene un nuevo repunte.

Además de las causas de los accidentes es importante señalar las consecuencias. Cada siniestro carretero puede derivar en tres consecuencias fundamentales: que derive en uno o más lesionados, que culmine con uno o más decesos o que no tenga ninguna consecuencia. En otras palabras, el tipo de impacto implica un riesgo leve, moderado o grave.





Gráfica 5 Consecuencias de la siniestralidad en la red carretera federal a nivel nacional



Fuente: elaboración propia con datos de SCT.

En la

Gráfica 5, se muestran los datos reportados por SCT en relación con la siniestralidad en la red carretera federal a nivel nacional y sus respectivas consecuencias. Es interesante destacar que la cantidad de lesionados más los decesos, para la mayoría de los periodos superan la cantidad de colisiones. Esto puede significar que una colisión provocó más de un lesionado o deceso. En la



Tabla 7 se detallan las cantidades de colisiones, los lesionados y los muertos. La última columna corresponde a la sumatoria de lesiones y decesos.

La comparación de esta variable y de la cantidad de colisiones se muestra en la

Gráfica 6. Lo señalado con anterioridad con respecto a que, en algunos casos un accidente carretero puede tener repercusión en más de una persona, se refuerza con lo mostrado en la

Tabla 7 y la

Gráfica 6. Con excepción de los años 2001, 2002, 2017 y 2018, el resto de los periodos se presenta la situación descrita, es decir, la suma de lesiones y decesos supera la cantidad de colisiones.





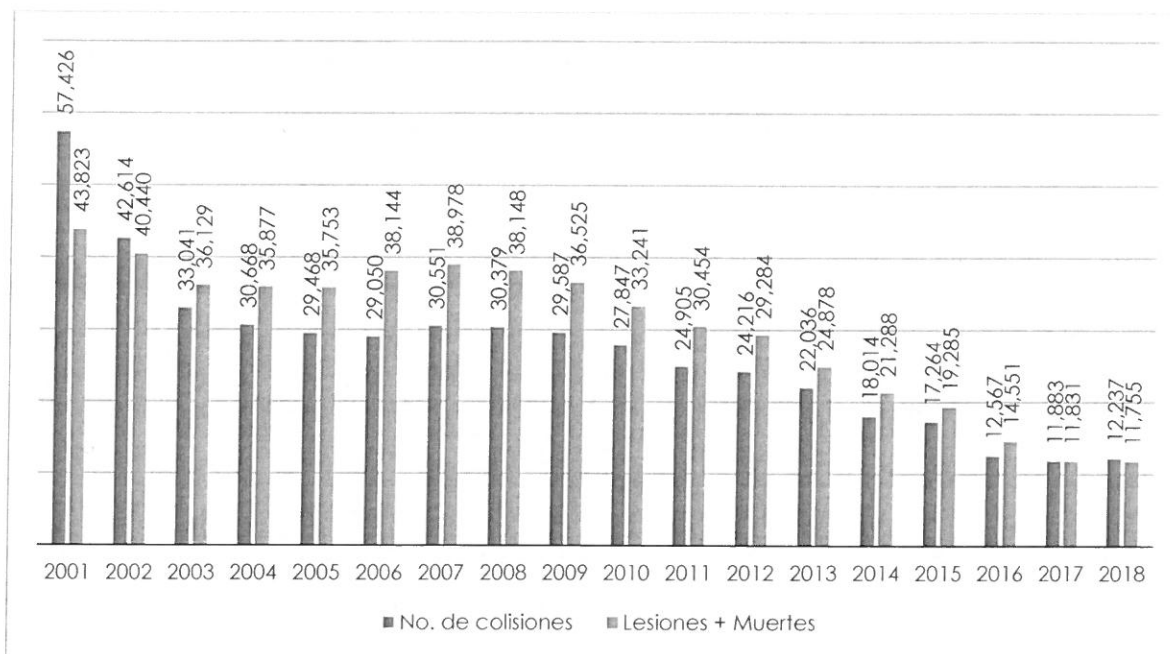
Tabla 7 Colisiones y consecuencias en la red carretera nacional

Año	No. de colisiones	Lesionados (cantidad)	Muertos (cantidad)	Lesiones + Muertes
2001	57,426	38,676	5,147	43,823
2002	42,614	35,480	4,960	40,440
2003	33,041	31,477	4,652	36,129
2004	30,668	31,274	4,603	35,877
2005	29,468	31,172	4,581	35,753
2006	29,050	33,130	5,014	38,144
2007	30,551	33,580	5,398	38,978
2008	30,379	32,769	5,379	38,148
2009	29,587	31,656	4,869	36,525
2010	27,847	28,275	4,966	33,241
2011	24,905	26,056	4,398	30,454
2012	24,216	24,736	4,548	29,284
2013	22,036	20,979	3,899	24,878
2014	18,014	17,504	3,784	21,288
2015	17,264	15,738	3,547	19,285
2016	12,567	11,175	3,376	14,551
2017	11,883	8,910	2,921	11,831
2018	12,237	8,761	2,994	11,755





Gráfica 6 Número de colisiones y lesiones más decesos



Fuente: elaboración propia con datos de IMT y SCT

Los lesionados y decesos que provocan los siniestros carreteros representan un impacto en términos monetarios que ha sido medido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) por medio del Valor Estadístico de la Vida. Este indicador toma en consideración una serie de variables que permiten traducir en términos monetarios a cuánto asciende un lesionado o un muerto a causa de un accidente. Es un indicador ampliamente utilizado en el ámbito internacional.

Además de los costos por lesiones y decesos, los accidentes carreteros producen una serie de daños materiales que también se traducen en términos monetarios. En la Tabla 8 se detallan los costos mencionados. La columna 1 muestra el periodo, la columna 2 y 3 muestra los costos por daños materiales y de los accidentes en miles de dólares. Las siguientes dos columnas muestran la estimación de los costos en pesos mexicanos en función del tipo de cambio promedio del año en cuestión. La última columna es la sumatoria de las dos categorías de costos expresados en moneda nacional.



Tabla 8 Costos por daños materiales y accidentes

Año	Daños materiales (miles USD)	Costo de Accidentes 1 (miles USD)	Daños Materiales (pesos)	Costo de Accidentes 1 (pesos)	Costos Totales (pesos)
2001	204,306	6,130,706	1,908,641,975	57,273,515,255	59,182,157,230
2002	142,285	5,674,285	1,376,262,334	54,884,947,234	56,261,209,568
2003	119,039	5,127,539	1,287,021,892	55,437,755,242	56,724,777,134
2004	113,491	5,082,091	1,282,310,219	57,421,445,089	58,703,755,309
2005	124,147	5,073,747	1,353,680,266	55,323,376,226	56,677,056,492
2006	137,569	4,640,381	1,501,209,102	50,637,732,294	52,138,941,396
2007	137,745	5,147,094	1,506,557,241	56,295,268,314	57,801,825,554
2008	141,977	5,284,477	1,587,341,904	59,081,906,091	60,669,247,995
2009	112,955	3,879,704	1,529,482,238	52,533,649,306	54,063,131,544
2010	119,465	4,459,200	1,512,156,113	56,443,364,480	57,955,520,593
2011	109,469	4,143,067	1,364,373,267	51,637,357,233	53,001,730,501
2012	104,784	4,172,274	1,381,743,821	55,018,073,559	56,399,817,381
2013	104,427	3,571,110	1,331,854,126	45,545,669,107	46,877,523,233
2014	89,101	3,235,040	1,181,696,815	42,904,529,289	44,086,226,104
2015	76,336	3,026,123	1,207,269,107	47,858,740,470	49,066,009,577
2016	54,338	2,533,247	1,018,404,607	47,478,199,716	48,496,604,323
2017	56,166	2,145,442	1,064,498,838	40,662,294,046	41,726,792,884
2018	61,005	2,184,958	1,172,792,387	42,005,125,647	43,177,918,033

1 El costo de los accidentes incluye el Valor Estadístico de la Vida para lesionados y muertos

Fuente: elaboración con base en datos de IMT y SCT

Los costos estimados hacia el año 2018 ascienden a más de 43 mil millones de pesos. El impacto monetario es, a todas luces, de un impacto mayor. Adicional a esto, es importante señalar que el bienestar, en el mejor de los casos, y la propia vida de las personas se encuentra en riesgo. Por ello resulta fundamental a intervención del estado resulta para





mitigar el riesgo asociado a fallas en las condiciones fisicomecánicas de los autos que pueden provocar lesionados, decesos y daños materiales.

El propósito de la presente propuesta regulatoria es brindar un marco normativo sólido que permita establecer las especificaciones de seguridad en las condiciones fisicomecánicas de los vehículos en circulación, con objeto de que se puedan prevenir que las personas se encuentren expuestas a riesgos que les puedan ocasionar lesiones, o incluso la muerte.

Como antecedente de la creación y fortalecimiento del marco normativo se tiene la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (SCT, SALUD). Establece cinco acciones generales, de las que se destaca la Tercera que menciona:

“Fomentar el uso de vehículos más seguros, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

- 1. Incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29) de forma que éstos logren al menos ajustarse a las normas internacionales mínimas.*
- 2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.*
- 4. Dar a conocer al consumidor la información de la seguridad de los vehículos motorizados que se comercializan.*
- 5. Promover la adopción de tecnologías más avanzadas que aumenten la seguridad de los conductores y ocupantes de los vehículos.*
- 7. Desarrollar y fortalecer marcos normativos que permitan la creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular.*
- 8. Promover medidas a nivel nacional y estatal para la inspección técnica vehicular que asegure que los vehículos en circulación cumplan con las características mínimas de seguridad.*

La propuesta regulatoria encuentra armonía con las acciones señaladas de la mencionada Estrategia. De esta forma, se identificó de forma adecuada la problemática y se justifica, bajo las dimensiones antes señaladas, la emisión de la propuesta regulatoria.”





Una vez analizada la información referida, esta Comisión coincide con la SE sobre la existencia de la problemática o situación que da origen a la regulación de mérito.

Ahora bien, por lo que hace al rubro de *Objetivos generales*, tal y como lo señaló en el AIR enviado por esa Dependencia, se observa que la Propuesta Regulatoria tiene como objetivo el *establecer los criterios de inspección técnica para determinar las condiciones fisicomecánicas de los vehículos con un peso bruto vehicular que no exceda los 3,857 kg para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional.*

Asimismo, determina los requisitos y obligaciones mínimos que se deben cumplir para la evaluación de la conformidad, los organismos autorizados para la inspección técnica de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos.

En ese orden de ideas, esta Comisión considera justificados tanto los objetivos como la problemática que da origen a la regulación de mérito.

III. Identificación de posibles alternativas regulatorias

En lo referente a este rubro, de conformidad con la información remitida por la SE, se observa que se contemplaron las siguientes alternativas:

- No emitir regulación alguna:

La SE descartó esta alternativa ello toda vez que ello *implicaría dejar de reconocer que la problemática, los siniestros asociados con las fallas en condiciones fisicomecánicas prevalecerían y en consecuencia, la salud de las personas continuaría en riesgo.*

- Esquemas de autorregulación:

Por lo que hace a esta alternativa, esa Dependencia especificó que *no se han identificado esquemas auto-regulatorios que pudieran permitir abatir de forma eficiente la problemática identificada. Una alternativa auto-regulatoria deja en manos de los particulares la decisión de establecer medidas homogéneas que permitan garantizar que los autos en circulación cuentan con las condiciones adecuadas para evitar colisiones por fallas en las condiciones fisicomecánicas de los vehículos.*

- Esquemas voluntarios:





De la misma forma, de conformidad con lo señalado por la SE *esta alternativa no resultaría viable, ello derivado de la limitante de conocimientos técnicos de los propietarios de los vehículos.*

- Incentivos económicos:

Respecto de esta alternativa, la SE informó que no existen incentivos de tipo económicos que permitan mitigar la situación o problemática que da origen a la regulación.

- Otro tipo de regulación:

En lo referente a esta opción, esa Secretaría consideró que no se identifica otro tipo de instrumento regulatorio.

En ese contexto, la SE justificó que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para resolver la problemática planteada, ello en virtud de que el marco normativo vigente es insuficiente para prevenir y mitigar los riesgos identificados.

Derivado de lo anterior, la CONAMER considera que la SE analizó las distintas alternativas de política pública que pueden atender la problemática y objetivos antes descritos; por lo que, en consecuencia se tiene por cumplido el presente apartado.

IV. Impacto en la Regulación

A. Trámites

Respecto del presente apartado, se observa que la SE señaló en el AIR correspondiente que la Propuesta Regulatoria no crea, modifica, ni elimina trámites, razón por la cual esta Comisión observa que en este rubro no se generarían nuevos costos para los particulares. En razón de lo anterior, la CONAMER no tiene comentarios al respecto.

B. Acciones regulatorias

Por lo que hace a las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a trámites que correspondan a la Propuesta Regulatoria, esa Dependencia incluyó la siguiente información:

"Establecen requisitos

Capítulo 1. Objetivo y campo de aplicación



Este capítulo establece el alcance que tiene la propuesta regulatoria. Determina el tipo de producto que se encuentra sujeto a la regulación y limita geográficamente el territorio donde se debe de aplicar.

La propuesta regulatoria establece como objetivo '[...] Los criterios de inspección técnica para determinar las condiciones fisicomecánicas de los vehículos con un peso bruto vehicular que no exceda los 3,857 kg, para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional.

Asimismo, determina los requisitos y obligaciones mínimas que se deben cumplir para la evaluación de la conformidad, los organismos autorizados para la inspección técnica de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos.'

En el campo de aplicación, la propuesta regulatoria '[...] es aplicable, a los vehículos con un peso bruto vehicular de diseño que no exceda los 3,857 kg para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional de acuerdo con los criterios que se establecen en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Se exceptúa de lo anterior, aquellos vehículos con un peso bruto vehicular de diseño menor a 400 kg, a los empleados en labores agrícolas, a los vehículos orientados para utilizarse en terreno montañoso o desértico, así como en zonas de playas y vías férreas. Quedan excluidos también los vehículos matriculados como autos antiguos, los vehículos asociados a maquinaria dedicada para las industrias de la construcción y la minería. Otros vehículos excluidos son aquellos destinados exclusivamente a circular en vías confinadas como pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otro campo de transporte similar.

Quedan también excluidos los vehículos que regula la NOM-068-SCT-2014.

Justificación:

Al delimitar los bienes y el espacio geográfico, además de indicar de forma precisa las exclusiones, se brinda certeza para los sujetos obligados.

Capítulo 2. Referencias normativas

Este capítulo incluye dos referencias normativas, la NMX-D-228-SCFI-2015 referente a Criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3 857 kg.

También se incluye la NOM-068-SCT-2-2014 que se refiere a Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condición físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.





Justificación:

La primera referencia normativa se alinea con el campo de aplicación de la propuesta regulatoria y sirve de base para los métodos de inspección del capítulo 7.

La segunda referencia normativa sirve para brindar certeza sobre los vehículos que quedan exceptuados del campo de aplicación. Además, el capítulo 3, fundamenta el acervo de definiciones en esta referencia normativa.

De esta forma, la inclusión de las referencias normativas contribuye a una correcta aplicación de la propuesta regulatoria y para brindar certeza jurídica a las partes interesadas.

Capítulo 4. Disposiciones generales

La frecuencia en que se lleve a cabo la inspección de las condiciones fisicomecánicas, se establece en este capítulo. Se hace una clasificación de vehículos particulares nuevos, aquellos que tienen más de 10 años de circulación, y los de uso intensivo. Por último, se indican dos casos en que se requiera anticipar dicha inspección.

Justificación:

Lo establecido en el presente capítulo permite brindar certidumbre a los sujetos obligados sobre la frecuencia de cumplimiento. Los plazos y condiciones establecidas son muy importantes, porque con base en ellos, es posible que se alcancen los objetivos de la propuesta regulatoria. También brinda certeza a las entidades encargadas de evaluar la conformidad y la vigilancia, los periodos en que deberán llevar a cabo sus funciones.

Capítulo 5. Clasificación y seguimiento de los defectos

Se presenta una clasificación de los defectos que se pueden detectar en los vehículos. Esta clasificación se realiza en tres categorías: defectos leves, graves y muy graves. En función de dicha clasificación, se establecen criterios para la circulación de los vehículos.

Justificación:

Este capítulo contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación en materia de seguridad. Toda vez que establece limitantes a la circulación, bajo criterios específicos que se complementan con el capítulo 7 y las





referencias normativas, este capítulo contribuye e salvaguardar los objetivos de la propuesta con respecto a la seguridad de las personas.

Capítulo 6. Identificación del vehículo

Este capítulo establece las condiciones de identificación bajo las cuales se podrá efectuar la inspección técnica, en función de lo establecido en la referencia normativa correspondiente.

Justificación:

La incorporación de la condición de identificación del vehículo para llevar a cabo la inspección del vehículo, guarda concordancia con el resto de ordenamientos en materia de circulación vehicular. La incorporación de este capítulo, permite que la propuesta regulatoria, se encuentre armonizada con los mecanismos de identificación del vehículo que habitualmente siguen los propietarios.

Capítulo 7. Lista de comprobación

Este capítulo incluye una lista de comprobación que se encuentra en concordancia con los elementos y métodos de inspección establecidos en las referencias normativas. La lista de comprobación se encuentra asociada a los tipos de defectos estipulados en el capítulo 5 de la propuesta regulatoria.

Justificación:

La incorporación detallada de los elementos a inspeccionar permite que los sujetos obligados puntualicen y prioricen aquellos que están asociados a la seguridad del vehículo. Debido a que estos elementos se encuentran relacionados con la clasificación de defectos, permite identificar con el debido cuidado, aquellos que puedan poner en riesgo la seguridad. Adicional a lo anterior, se establecen las referencias normativas, en función de las cuales, se deben de llevar a cabo los métodos de inspección. Por ello, la incorporación de este capítulo resulta fundamental en la correcta aplicación de la propuesta regulatoria y en alcanzar los objetivos propuestos.

Capítulo 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad

En este capítulo se establece que el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad podrá establecerlo el gobierno federal por medio de sus respectivas dependencias o los gobiernos locales, en el ámbito de sus respectivas competencias. También se establece que los programas de inspección y los organismos responsables de la operación guardaran la misma mecánica en cuanto a las atribuciones federales o locales.





Justificación:

Se incorpora este capítulo a fin de brindar certeza sobre la forma, atribuciones y responsables a fin de lograr un mecanismo eficiente que contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación propuesta.

Capítulo 9. Vigilancia

En este capítulo establece que la vigilancia se llevará a cabo por medio de las autoridades federales y locales, de acuerdo con sus atribuciones. En este sentido, se menciona que se podrá llevar a cabo el seguimiento y las restricciones a la circulación correspondientes cuando se presente el incumplimiento a la regulación.

Justificación:

Con la inclusión del apartado correspondiente a la vigilancia, se brinda claridad a las partes interesadas, las instancias con facultad de llevar a cabo el seguimiento en la implementación de la regulación propuesta.

Establecen sanciones

Capítulo 9. Vigilancia

En este capítulo establece que la vigilancia se llevará a cabo por medio de las autoridades federales y locales, de acuerdo con sus atribuciones. En este sentido, se menciona que se podrá llevar a cabo el seguimiento y las restricciones a la circulación correspondientes cuando se presente el incumplimiento a la regulación.

Justificación:

Con la inclusión del apartado correspondiente a la vigilancia, se brinda claridad a las partes interesadas, las instancias con facultad de llevar a cabo el seguimiento en la implementación de la regulación propuesta.

Establecen obligaciones

Capítulo 1. Objetivo y campo de aplicación

Este capítulo establece el alcance que tiene la propuesta regulatoria. Determina el tipo de producto que se encuentra sujeto a la regulación y limita geográficamente el territorio donde se debe de aplicar. La propuesta regulatoria establece como objetivo '[...] Los criterios de inspección técnica para determinar las condiciones fisicomecánicas de los vehículos con un peso bruto vehicular que no exceda los 3,857 kg, para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional.



Asimismo, determina los requisitos y obligaciones mínimas que se deben cumplir para la evaluación de la conformidad, los organismos autorizados para la inspección técnica de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos.'

En el campo de aplicación, la propuesta regulatoria "[...] es aplicable, a los vehículos con un peso bruto vehicular de diseño que no exceda los 3,857 kg para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional de acuerdo con los criterios que se establecen en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Se exceptúa de lo anterior, aquellos vehículos con un peso bruto vehicular de diseño menor a 400 kg, a los empleados en labores agrícolas, a los vehículos orientados para utilizarse en terreno montañoso o desértico, así como en zonas de playas y vías férreas. Quedan excluidos también los vehículos matriculados como autos antiguos, los vehículos asociados a maquinaria dedicada para las industrias de la construcción y la minería. Otros vehículos excluidos son aquellos destinados exclusivamente a circular en vías confinadas como pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otro campo de transporte similar.

Quedan también excluidos los vehículos que regula la NOM-068-SCT-2014.'

Justificación:

Al delimitar los bienes y el espacio geográfico, además de indicar de forma precisa las exclusiones, se brinda certeza para los sujetos obligados.

Capítulo 2. Referencias normativas

Este capítulo incluye dos referencias normativas, la NMX-D-228-SCFI-2015 referente a Criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3 857 kg.

También se incluye la NOM-068-SCT-2-2014 que se refiere a Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Justificación:

La primera referencia normativa se alinea con el campo de aplicación de la propuesta regulatoria y sirve de base para los métodos de inspección del capítulo 7.

La segunda referencia normativa sirve para brindar certeza sobre los vehículos que quedan exceptuados del campo de aplicación. Además, el



capítulo 3, fundamenta el acervo de definiciones en esta referencia normativa.

De esta forma, la inclusión de las referencias normativas contribuye a una correcta aplicación de la propuesta regulatoria y para brindar certeza jurídica a las partes interesadas.

Capítulo 4. Disposiciones generales

La frecuencia en que se lleve a cabo la inspección de las condiciones fisicomecánicas, se establece en este capítulo. Se hace una clasificación de vehículos particulares nuevos, aquellos que tienen más de 10 años de circulación, y los de uso intensivo. Por último, se indican dos casos en que se requiera anticipar dicha inspección.

Justificación:

Lo establecido en el presente capítulo permite brindar certidumbre a los sujetos obligados sobre la frecuencia de cumplimiento. Los plazos y condiciones establecidas son muy importantes, porque con base en ellos, es posible que se alcancen los objetivos de la propuesta regulatoria. También brinda certeza a las entidades encargadas de evaluar la conformidad y la vigilancia, los periodos en que deberán llevar a cabo sus funciones.

Capítulo 5. Clasificación y seguimiento de los defectos

Se presenta una clasificación de los defectos que se pueden detectar en los vehículos. Esta clasificación se realiza en tres categorías: defectos leves, graves y muy graves. En función de dicha clasificación, se establecen criterios para la circulación de los vehículos.

Justificación:

Este capítulo contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación en materia de seguridad. Toda vez que establece limitantes a la circulación, bajo criterios específicos que se complementan con el capítulo 7 y las referencias normativas, este capítulo contribuye a salvaguardar los objetivos de la propuesta con respecto a la seguridad de las personas.

Capítulo 6. Identificación del vehículo

Este capítulo establece las condiciones de identificación bajo las cuales se podrá efectuar la inspección técnica, en función de lo establecido en la referencia normativa correspondiente.

Justificación:

La incorporación de la condición de identificación del vehículo para llevar a cabo la inspección del vehículo, guarda concordancia con el resto de ordenamientos en materia de circulación vehicular. La incorporación de este capítulo, permite que la propuesta regulatoria, se encuentre





armonizada con los mecanismos de identificación del vehículo que habitualmente siguen los propietarios.

Capítulo 7. Lista de comprobación

Este capítulo incluye una lista de comprobación que se encuentra en concordancia con los elementos y métodos de inspección establecidos en las referencias normativas. La lista de comprobación se encuentra asociada a los tipos de defectos estipulados en el capítulo 5 de la propuesta regulatoria.

Justificación:

La incorporación detallada de los elementos a inspeccionar permite que los sujetos obligados puntualicen y prioricen aquellos que están asociados a la seguridad del vehículo. Debido a que estos elementos se encuentran relacionados con la clasificación de defectos, permite identificar con el debido cuidado, aquellos que puedan poner en riesgo la seguridad. Adicional a lo anterior, se establecen las referencias normativas, en función de las cuales, se deben de llevar a cabo los métodos de inspección. Por ello, la incorporación de este capítulo resulta fundamental en la correcta aplicación de la propuesta regulatoria y en alcanzar los objetivos propuestos.

Capítulo 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad

En este capítulo se establece que el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad podrá establecerlo el gobierno federal por medio de sus respectivas dependencias o los gobiernos locales, en el ámbito de sus respectivas competencias. También se establece que los programas de inspección y los organismos responsables de la operación guardaran la misma mecánica en cuanto a las atribuciones federales o locales.

Justificación:

Se incorpora este capítulo a fin de brindar certeza sobre la forma, atribuciones y responsables a fin de lograr un mecanismo eficiente que contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación propuesta.

Capítulo 9. Vigilancia

En este capítulo establece que la vigilancia se llevará a cabo por medio de las autoridades federales y locales, de acuerdo con sus atribuciones. En este sentido, se menciona que se podrá llevar a cabo el seguimiento y las restricciones a la circulación correspondientes cuando se presente el incumplimiento a la regulación.





Justificación:

Con la inclusión del apartado correspondiente a la vigilancia, se brinda claridad a las partes interesadas, las instancias con facultad de llevar a cabo el seguimiento en la implementación de la regulación propuesta.

Establecen o modifican estándares técnicos

Capítulo 4. Disposiciones generales

La frecuencia en que se lleve a cabo la inspección de las condiciones fisicomecánicas, se establece en este capítulo. Se hace una clasificación de vehículos particulares nuevos, aquellos que tienen más de 10 años de circulación, y los de uso intensivo. Por último, se indican dos casos en que se requiera anticipar dicha inspección.

Justificación:

Lo establecido en el presenta capítulo permite brindar certidumbre a los sujetos obligados sobre la frecuencia de cumplimiento. Los plazos y condiciones establecidas son muy importantes, porque con base en ellos, es posible que se alcancen los objetivos de la propuesta regulatoria. También brinda certeza a las entidades encargadas de evaluar la conformidad y la vigilancia, los periodos en que deberán llevar a cabo sus funciones.

Capítulo 5. Clasificación y seguimiento de los defectos

Se presenta una clasificación de los defectos que se pueden detectar en los vehículos. Esta clasificación se realiza en tres categorías: defectos leves, graves y muy graves. En función de dicha clasificación, se establecen criterios para la circulación de los vehículos.

Justificación:

Este capítulo contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación en materia de seguridad. Toda vez que establece limitantes a la circulación, bajo criterios específicos que se complementan con el capítulo 7 y las referencias normativas, este capítulo contribuye e salvaguardar los objetivos de la propuesta con respecto a la seguridad de las personas.

Capítulo 6. Identificación del vehículo

Este capítulo establece las condiciones de identificación bajo las cuales se podrá efectuar la inspección técnica, en función de lo establecido en la referencia normativa correspondiente.

Justificación:

La incorporación de la condición de identificación del vehículo para llevar a cabo la inspección del vehículo, guarda concordancia con el resto de ordenamientos en materia de circulación vehicular. La incorporación de este capítulo, permite que la propuesta regulatoria, se encuentre



armonizada con los mecanismos de identificación del vehículo que habitualmente siguen los propietarios.

Capítulo 7. Lista de comprobación

Este capítulo incluye una lista de comprobación que se encuentra en concordancia con los elementos y métodos de inspección establecidos en las referencias normativas. La lista de comprobación se encuentra asociada a los tipos de defectos estipulados en el capítulo 5 de la propuesta regulatoria.

Justificación:

La incorporación detallada de los elementos a inspeccionar permite que los sujetos obligados puntualicen y prioricen aquellos que están asociados a la seguridad del vehículo. Debido a que estos elementos se encuentran relacionados con la clasificación de defectos, permite identificar con el debido cuidado, aquellos que puedan poner en riesgo la seguridad. Adicional a lo anterior, se establecen las referencias normativas, en función de las cuales, se deben de llevar a cabo los métodos de inspección. Por ello, la incorporación de este capítulo resulta fundamental en la correcta aplicación de la propuesta regulatoria y en alcanzar los objetivos propuestos.

Capítulo 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad

En este capítulo se establece que el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad podrá establecerlo el gobierno federal por medio de sus respectivas dependencias o los gobiernos locales, en el ámbito de sus respectivas competencias. También se establece que los programas de inspección y los organismos responsables de la operación guardaran la misma mecánica en cuanto a las atribuciones federales o locales.

Justificación:

Se incorpora este capítulo a fin de brindar certeza sobre la forma, atribuciones y responsables a fin de lograr un mecanismo eficiente que contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación propuesta.

Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad

Capítulo 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad

En este capítulo se establece que el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad podrá establecerlo el gobierno federal por medio de sus respectivas dependencias o los gobiernos locales, en el ámbito de sus respectivas competencias. También se establece que los programas de inspección y los organismos responsables de la operación guardaran la misma mecánica en cuanto a las atribuciones federales o locales.



Justificación:

Se incorpora este capítulo a fin de brindar certeza sobre la forma, atribuciones y responsables a fin de lograr un mecanismo eficiente que contribuye a alcanzar los objetivos de la regulación propuesta.

Otras

Capítulo 3. Términos y definiciones

Además de los términos y definiciones incluidos en la referencia normativa del capítulo 2 (NMX-D-228-SCFI-2015) de la propuesta regulatoria, se incluyen otros términos adicionales en específico para este anteproyecto.

Justificación:

La inclusión de los términos y definiciones, complementados por los contenidos en la referencia normativa del capítulo 2 (NMX-D-228-SCFI-2015), proporciona certeza a las partes involucradas para la correcta aplicación de la propuesta regulatoria, ya que se utilizan a lo largo de todo el documento de la propuesta regulatoria. Al definir de forma adecuada las categorías utilizadas, se evita el riesgo de dejar a la libre interpretación por parte de alguna de las partes interesadas. Por ello, este capítulo, ayuda a la correcta aplicación y contribuye a alcanzar los objetivos de la propuesta regulatoria.

Capítulo 10. Concordancia con Normas Internacionales

La regulación propuesta no guarda equivalencia con alguna norma internacional, debido a que no existe ninguna al momento de la elaboración.

Justificación:

Se puntualiza, de acuerdo con lo dispuesto en el marco normativo nacional, el grado de concordancia de la propuesta regulatoria, con respecto al ámbito internacional. Con esto, se brinda certeza jurídica a las partes interesadas.

Capítulo 11. Bibliografía

Se brinda un listado de los documentos consultados para la elaboración del presente anteproyecto.

Justificación:

La incorporación de este capítulo, permite conocer a los interesados, las referencias bibliográficas sobre las cuáles se elaboró la propuesta regulatoria. Esto permite tener claridad, y en caso de ser necesario, ahondar en los textos sobre los que se elaboró la propuesta regulatoria."





Derivado de lo anterior, esta Comisión advierte que la SE identificó y justificó de manera adecuada las acciones, disposiciones y obligaciones que derivan de la Propuesta Regulatoria, por lo que, se tiene por atendido el presente apartado.

C. Costos

En lo referente al presente rubro, en su solicitud de ampliaciones y correcciones esta Comisión indicó lo siguiente:

"En lo que respecta al presente apartado, esta Comisión da cuenta que a través del AIR correspondiente la SE ha determinado los costos relacionados a la Propuesta Regulatoria, de manera particular los relativos a las inspecciones, cuyo costo unitario asciende a \$900; monto que se multiplica por el número de vehículos sujetos a la regulación para obtener los costos totales.

No obstante lo anterior, se observa que las cantidades incluidas en los mencionados costos totales proporcionados por esa Secretaría, difieren de las obtenidas por la CONAMER.

En este sentido, se solicita a la SE verificar la obtención de los referidos costos totales y, en su caso realizar los ajustes correspondientes"

En ese orden de ideas, en su respuesta a las ampliaciones y correcciones esa SE señaló:

"Los costos de la regulación, tal como se describe en el Análisis de Impacto Regulatorio, se refieren a las tarifas que los propietarios de los vehículos deberán desembolsar, cuando así lo requieran las autoridades locales, para llevar a cabo el procedimiento de inspección vehicular. En nuestro país no se tiene un antecedente que así lo marque y la inspección será exigible, como se señala antes, cuando así lo determine la autoridad de la entidad federativa o municipal.

Las tarifas fueron estimadas bajo un escenario elevado, con el objetivo de no subestimar costos y robustecer el comparativo con los beneficios. No obstante, dado el escenario internacional en que la Inspección Técnica Vehicular (ITV) se lleva a cabo en diferentes partes del mundo, se refieren a la comprobación de especificaciones de seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos. En este sentido, se puede considerar de cierta forma similares a la regulación propuesta. Las tarifas por ITV suelen encontrar grandes asimetrías, según el país que las aplique. Incluso, en el caso de España se encuentran vigentes diferentes costos por ITV de una región a otra, y van de los 650 pesos, hasta cerca de 1,100 pesos; tarifas similares en Francia. En Alemania se encuentra en el orden de 2,500 pesos. En Inglaterra la ITV cuesta unos 1,750 pesos. En Portugal,



la tarifa es menor a 900 pesos mexicanos. En Argentina la tarifa no rebasa los 300 pesos mexicanos.

Lo anterior, si bien sirve como parte del contexto internacional, no aplica de forma idéntica para nuestro país debido a que las inspecciones suelen tener, al igual que el precio, profundas diferencias de acuerdo a las especificidades de cada nación.

Es muy importante señalar que el monto de 900 pesos incluido en el AIR, no significa de ninguna manera el establecimiento de la tarifa que debe tener la inspección vehicular en nuestro país. Como se señaló, sirve para realizar una evaluación de los posibles costos al llevarlos al techo. Tal como se hace en otras naciones, en México se puede utilizar lo que en términos económicos se conoce como la planta instalada para aprovechar economías de alcance. En otras palabras, la inspección vehicular podría llevarse a cabo mediante la red de verificación vehicular de emisiones contaminantes lo que, en esencia pudiera traducirse en costos de implementación apenas marginales cercanos a cero, con buenas oportunidades de tasas de retorno para dichos centros. Lo anterior solamente es una posibilidad, ya que queda en manos de las autoridades locales este tipo de decisiones.

Por otra parte, a continuación se establecen tres escenarios en la estimación de costos: un escenario elevado (que es el que se presentó en el AIR correspondiente), uno moderado y uno optimista. Cada uno de ellos significa costos elevados, moderados y bajos, respectivamente. Estos escenarios se encuentran reflejados en la Tabla 9,

Tabla 10 y Tabla 11.

Tabla 9 Costos en escenario alto

Periodo	Vehículos sujetos a la NOM	Costo unitario	Costos totales
1	24,511,067	900	22,059,960,034
2	25,244,025	900	22,719,622,658
3	25,856,012	900	23,270,410,656
4	26,352,918	900	23,717,625,927
5	26,963,514	900	24,267,162,603





Total	128,927,535	900	116,034,781,879
-------	-------------	-----	-----------------

Tabla 10 Costos en escenario moderado

Periodo	Vehículos sujetos a la NOM	Costo unitario	Costos totales
1	24,511,067	600	14,706,640,023
2	25,244,025	600	15,146,415,106
3	25,856,012	600	15,513,607,104
4	26,352,918	600	15,811,750,618
5	26,963,514	600	16,178,108,402
Total	128,927,535	600	77,356,521,252

Tabla 11 Costos en escenario bajo

Periodo	Vehículos sujetos a la NOM	Costo unitario	Costos totales
1	24,511,067	300	7,353,320,011
2	25,244,025	300	7,573,207,553
3	25,856,012	300	7,756,803,552
4	26,352,918	300	7,905,875,309
5	26,963,514	300	8,089,054,201
Total	128,927,535	300	38,678,260,626

La estimación de los vehículos sujetos eventualmente a la NOM se realizó bajo la siguiente metodología:

1. Estimar la cantidad de vehículos en circulación al tomar en consideración la técnica de pronóstico lineal, para los periodos subsiguientes.

Se reproduce (parte) de la Tabla 12 del AIR presentado para ejemplificar. Dicha tabla contiene en la columna dos, el registro de los vehículos en circulación desde 1980 hasta 2019. El dato de los vehículos en circulación





para 2020 se estimó con base en las observaciones de los 40 años disponibles, es decir de 1980 a 2019. Los datos subsecuentes se estimaron bajo la misma técnica

2. Identificar los vehículos nuevos que no se encontrarían sujetos a la regulación. La columna 3 de la Tabla 12 (tabla 12 en el AIR) señala los vehículos nuevos y que, de acuerdo con lo estipulado en la propuesta regulatoria, estarían exentos por los cuatro primeros años de vida. La estimación de la cantidad de vehículos nuevos a partir de 2020 se llevó a cabo con base en la misma técnica de pronóstico lineal.
3. Descontar los vehículos no sujetos a la regulación para determinar, del universo de vehículos en circulación los que estarían eventualmente sujetos a la regulación. los vehículos sujetos a la regulación serían, entonces, los vehículos en circulación menos la suma de vehículos nuevos de los últimos cuatro periodos. Esto se puede esquematizar bajo la siguiente fórmula:

$$VR_i = VC_i - \sum_{t=4}^i VN$$

Donde:

VR_i Vehículos sujetos a la regulación en el periodo i

VC_i Vehículos en circulación en el periodo i

VN Vehículos nuevos

$\sum_{t=4}^i VN$ Sumatoria de los vehículos nuevos en el periodo, más tres periodos hacia atrás

Para ejemplificar, se toma el periodo de 2020 como el periodo i

$$VR_{i2020} = VC_i - \sum_{t=4}^i VN$$

$$VR_{2020} = 28,024,595 - (912,541 + 774,401 + 865,032 + 961,554)$$

$$VR_i = 28,024,595 - (3,513,528)$$

$$VR_{2020} = 24,511,067$$

La expresión anterior denota que los vehículos sujetos eventualmente a la regulación para el año 2020 son 24 millones 511 mil 67 lo que queda de manifiesto en la última columna de la Tabla 12 (tabla 12 en el AIR). Esta cantidad de vehículos es la que sirvió de base para estimar los costos bajo los tres escenarios presentados.

Tabla 12 Vehículos en circulación, nuevos y sujetos a la regulación

Año	Vehículos en circulación	Vehículos nuevos	Vehículos sujetos a la regulación
2017	30,958,042	961,554	
2018	32,291,454	865,032	
2019	27,316,199	774,401	





2020	28,024,595	912,541	24,511,067
2021	28,732,990	936,991	25,244,025
2022	29,441,386	961,441	25,856,012
2023	30,149,782	985,891	26,352,918
2024	30,858,177	1,010,340	26,963,514

Fuente: elaboración propia con base en datos de IMT, SCT e INEGI.

Con ello se atiende a la verificación de los costos solicitados por la Comisión."

Al respecto, esta CONAMER observa que, la SE desahogó de manera apropiada la solicitud que se le hizo en el oficio de ampliaciones y correcciones, proporcionando de manera específica los costos que generará la aplicación de la regulación; además de explicar la manera en que llegó a dicha cantidad. En ese sentido, esta Comisión no tiene comentarios al respecto.

Bajo ese contexto, una vez analizada la información proporcionada por esa Dependencia, este órgano desconcentrado concluye que los costos que la Propuesta Regulatoria generarán a los particulares serán de \$21,412,812 erogándose de manera anual.

D. Beneficios

Por lo que hace al rubro referente a los beneficios que derivan de la Propuesta Regulatoria, la CONAMER especificó en su solicitud de ampliaciones y correcciones, lo siguiente:

"...se observa que la SE proporcionó los beneficios asociados a la Propuesta Regulatoria; sin embargo, esa Dependencia no explicó claramente cómo llegó a la estimación presentada, es decir, la metodología o la evidencia utilizada.

Aunado a lo anterior, derivado de la información remitida por esa Secretaría, se observa que la misma proporciona dos cantidades distintas para el rubro de beneficios; ello ya que en la Tabla 9 Beneficios netos de la propuesta regulatoria incluyen la cantidad de \$24,182,619,607, mientras que en el párrafo que la precede indican que los beneficios anuales de la Propuesta Regulatoria ascienden a 21,182.62 millones de pesos.

De la misma forma, se solicita a esa Dependencia brindar la explicación del por qué se considera que con la entrada en vigor de la regulación disminuirán la totalidad de los accidentes que se refieren en el AIR."

En ese tenor, la SE dio respuesta a dicha solicitud de ampliaciones y correcciones, agregando lo siguiente:



“En primer lugar, en el Análisis de Impacto Regulatorio presentado por esta Dependencia, se explicó que la fuente de información se basa en los Anuarios Estadísticos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los cuales se encuentran debidamente citados y expresados en el apartado referente a Referencias Bibliográficas. De estos informes proviene la información que sirve de base en el análisis de beneficios.

En cuanto a la metodología para obtener los beneficios, se puede establecer mediante los siguientes pasos:

1. *Identificar en la totalidad de colisiones, únicamente la cantidad atribuible al área competencia de la regulación, es decir, la cantidad de colisiones que fueron provocadas por fallas en las condiciones fisicomecánicas de los vehículos. En este sentido, no se consideraron la totalidad de accidentes.*

Con base en la información de SCT, es posible observar, tanto en términos absolutos como relativos la causa de una colisión. Por practicidad se reproducen las Tablas 5 y 6 del Análisis de Impacto Regulatorio (aquí se presentan en orden, y son la Tabla 1 y 2, respectivamente). En estas se tiene que, por ejemplo, para el año 2018 se registraron un total de 1,157, de las cuales 648, fueron ocasionadas por fallas en condiciones fisicomecánicas, el resto, se identificó con otro tipo de causa; estos datos corresponden a la información en términos absolutos (ver Tabla 5 del presente documento). En términos relativos, se tiene que del 100% de colisiones, el 56% correspondió a las mencionadas condiciones fisicomecánicas (ver Tabla 14 del presente documento). Esto último puede expresarse como una proporción simple por medio de la siguiente fórmula:

$$x_{ir} = \left(\frac{x_i}{\sum_i^n x_i} \right) * 100$$

Donde:

x_{ir} : Valor de la causa i expresada en porcentaje

x_i Valor de la causa de la colisión en términos absolutos

$\sum_i^n x_i$ Sumatoria de las colisiones observadas. Total de colisiones.

De esta manera, y dado que lo que interesa es conocer, en términos relativos las colisiones relacionadas con las condiciones del sector regulado, x_{ir} se convierte en el porcentaje de colisiones atribuible a las fallas en las condiciones fisicomecánicas. Al sustituir los valores de 2018 se tiene que:





$$x_{ir} = \left(\frac{648}{1,157} \right) * 100$$

$$x_{ir} = (0.560069144) * 100$$

$$x_{ir} = 56.01\%3$$

El valor obtenido, es el que se refleja en la Tabla 2 del presente documento en que se presenta la distribución porcentual de las causas de las colisiones de los vehículos.

Tabla 13 Colisiones ocasionadas por vehículos, principales causas

Año	Condiciones fisicomecánicas	Llantas	Sistema de enganche	Exceso de dimensiones	Sobrecupo o sobrecarga	Totales
2001	2,140	444	48	8	8	2,648
2002	1,214	450	115	1	7	1,787
2003	800	986		14	74	1,874
2004	751	916		19	66	1,752
2005	862	882		14	71	1,829
2006	523	626		7	44	1,200
2007	655	927		10	48	1,640
2008	654	1,000		14	55	1,723
2009	611	966		17	47	1,641
2010	642	966		26	36	1,670
2011	398	481	93			972
2012	411	491	85	12		999
2013	643	352			52	1,048
2014	680	620			60	1,360
2015	616	562			54	1,232

³ Vale la pena señalar que, pese a que el valor se encuentre expresado con un determinado número de decimales, para los cálculos respectivos se consideran todos decimales.



2016	503	459		44	1,006
2017	573	472		47	1,092
2018	648	475	3	31	1,157

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.

Tabla 14 Colisiones ocasionadas por vehículos, tipos de causas (distribución porcentual)

Año	Condiciones fisicomecánicas	Llantas	Sistema de enganche	Exceso de dimensiones	Sobrecupo o sobrecarga	Total
2001	80.8%	16.77%	1.81%	0.30%	0.30%	100%
2002	67.9%	25.18%	6.44%	0.06%	0.39%	100%
2003	42.7%	52.61%	0.00%	0.75%	3.95%	100%
2004	42.9%	52.28%	0.00%	1.08%	3.77%	100%
2005	47.1%	48.22%	0.00%	0.77%	3.88%	100%
2006	43.6%	52.17%	0.00%	0.58%	3.67%	100%
2007	39.9%	56.52%	0.00%	0.61%	2.93%	100%
2008	38.0%	58.04%	0.00%	0.81%	3.19%	100%
2009	37.2%	58.87%	0.00%	1.04%	2.86%	100%
2010	38.4%	57.84%	0.00%	1.56%	2.16%	100%
2011	40.9%	49.49%	9.57%	0.00%	0.00%	100%
2012	41.1%	49.15%	8.51%	1.20%	0.00%	100%
2013	61.4%	33.61%	0.00%	0.00%	5.00%	100%
2014	50.0%	45.60%	0.00%	0.00%	4.40%	100%
2015	50.0%	45.61%	0.00%	0.00%	4.40%	100%
2016	50.0%	45.62%	0.00%	0.00%	4.40%	100%
2017	52.5%	43.22%	0.00%	0.00%	4.30%	100%
2018	56.0%	41.05%	0.00%	0.26%	2.68%	100%

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT e IMT.





2. *Identificación del impacto monetario total. Los accidentes tienen dos consecuencias fundamentales: a la salud (ya sea que se trate de una lesión o un fallecimiento) y lo concerniente a reparaciones o pérdida total del vehículo. Al igual que en el caso del numeral anterior, se reproduce la Tabla 10 del AIR (en este documento es la Tabla 3), en la cual se presentan los daños materiales y los costos de los accidentes en la columna 2 y 3, expresados en miles de dólares norteamericanos; para obtener dichos rubros en pesos se multiplicaron por el tipo de cambio promedio anual. De esta manera es que, por ejemplo, para el año 2018, los daños materiales ascendieron a 2,184,958 miles de dólares, en tanto que el tipo de cambio promedio fue de 19.22 pesos por dólar, el producto de multiplicar estos dos datos arroja un monto de 42,005,125,647 pesos. La suma esta cantidad del costo de los accidentes más 1,172,792,387 pesos, arroja un costo total de 43,177,918,033.*

Tabla 15 Impacto económico total de las colisiones vehiculares

Año	Daños materiales (miles USD)	Costo de Accidentes 1 (miles USD)	Tipo de Cambio promedio	Daños Materiales (pesos)	Costo de Accidentes 1 (pesos)	Costo totales (pesos)
2001	204,306	6,130,706	9.34	1,908,641,975	57,273,515,255	59,182,157,230
2002	142,285	5,674,285	9.67	1,376,262,334	54,884,947,234	56,261,209,568
2003	119,039	5,127,539	10.81	1,287,021,892	55,437,755,242	56,724,777,134
2004	113,491	5,082,091	11.30	1,282,310,219	57,421,445,089	58,703,755,309
2005	124,147	5,073,747	10.90	1,353,680,266	55,323,376,226	56,677,056,492
2006	137,569	4,640,381	10.91	1,501,209,102	50,637,732,294	52,138,941,396
2007	137,745	5,147,094	10.94	1,506,557,241	56,295,268,314	57,801,825,554
2008	141,977	5,284,477	11.18	1,587,341,904	59,081,906,091	60,669,247,995
2009	112,955	3,879,704	13.54	1,529,482,238	52,533,649,306	54,063,131,544
2010	119,465	4,459,200	12.66	1,512,156,113	56,443,364,480	57,955,520,593
2011	109,469	4,143,067	12.46	1,364,373,267	51,637,357,233	53,001,730,501
2012	104,784	4,172,274	13.19	1,381,743,821	55,018,073,559	56,399,817,381
2013	104,427	3,571,110	12.75	1,331,854,126	45,545,669,107	46,877,523,233
2014	89,101	3,235,040	13.26	1,181,696,815	42,904,529,289	44,086,226,104



2015	76,336	3,026,123	15.82	1,207,269,107	47,858,740,470	49,066,009,577
2016	54,338	2,533,247	18.74	1,018,404,607	47,478,199,716	48,496,604,323
2017	56,166	2,145,442	18.95	1,064,498,838	40,662,294,046	41,726,792,884
2018	61,005	2,184,958	19.22	1,172,792,387	42,005,125,647	43,177,918,033

El costo total por accidentes incluye lo correspondiente a lesionados y muertos con base en el Valor Estadístico de la Vida

Fuente: elaboración propia con datos de IMT y SCT

3. Cuantificación del impacto monetario atribuible a las condiciones fisicomecánicas. Con base en el monto total obtenido en la última columna de la Tabla 15 y el ponderador (porcentaje) de la segunda columna de la Tabla 14, se construye la Tabla 6. La última columna muestra los costos asociados a las fallas de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos y su obtuvo con base en el producto de la columna dos por la columna tres. De esta manera, para el año 2018, se presentó un monto total 43,177,918,033 pesos que, multiplicados por el 56% de colisiones asociadas a las condiciones fisicomecánicas, se tiene un impacto de 24,182,619,607 pesos para este rubro.

Tabla 16 Costos asociados a fallas en condiciones fisicomecánicas

Año	Costos totales (pesos)	% Atribuible a CFM	Costos Condiciones FM
2001	59,182,157,230	80.8%	47,828,480,541
2002	56,261,209,568	67.9%	38,221,101,520
2003	56,724,777,134	42.7%	24,215,486,503
2004	58,703,755,309	42.9%	25,163,538,948
2005	56,677,056,492	47.1%	26,711,658,117
2006	52,138,941,396	43.6%	22,723,888,625
2007	57,801,825,554	39.9%	23,085,485,206
2008	60,669,247,995	38.0%	23,028,257,800
2009	54,063,131,544	37.2%	20,129,538,923
2010	57,955,520,593	38.4%	22,279,906,719





2011	53,001,730,501	40.9%	21,702,354,670
2012	56,399,817,381	41.1%	23,203,528,472
2013	46,877,523,233	61.4%	28,777,687,098
2014	44,086,226,104	50.0%	22,043,113,052
2015	49,066,009,577	50.0%	24,528,224,701
2016	48,496,604,323	50.0%	24,238,319,130
2017	41,726,792,884	52.5%	21,895,102,859
2018	43,177,918,033	56.0%	24,182,619,607

El último dato del que se dispone, es decir los 24,182,619,607 pesos asociados a las colisiones por fallas en las condiciones fisicomecánicas de los vehículos se traduce en el beneficio anual evaluado en el Análisis de Impacto Regulatorio. Cabe señalar, cuando las condiciones fisicomecánicas no son adecuadas, al impedir la circulación de los vehículos en dichas condiciones, que la mitigación del riesgo se convierte en una variable binaria. Aun cuando se previene este riesgo en condiciones óptimas, solo se mitigan los riesgos de colisiones directamente asociados a la variable objeto de la regulación. No obstante, aún prevalecen los riesgos asociados al resto de variables, como al conductor, llantas, camino, etc. pero esas colisiones se encuentran fuera del presente análisis, por tanto, la metodología de cuantificación de beneficios es correcta.

4. La propuesta regulatoria contiene los mecanismos para que, mediante la revisión de las condiciones fisicomecánicas, se puedan evitar las colisiones asociadas a estas. Por ello, al evitar que se encuentren en circulación vehículos que no cuenten con condiciones adecuadas que garanticen su seguridad, los costos descritos anteriormente, se convierten en beneficios pues se logran evitar los daños materiales (reparaciones o pérdida total del vehículo), además de lesiones o decesos. Así, los beneficios no sufren modificación, ya que el requerimiento de la Comisión se centra en la descripción de la metodología de la estimación de beneficios. Se reproduce la estimación de beneficios en la Tabla 17. Con ello se atiende el requerimiento de la Comisión en cuanto a la mencionada descripción de la estimación de beneficios.

Tabla 17 Beneficios de la propuesta regulatoria

Periodo	Beneficios
---------	------------



1	24,182,619,607
2	24,182,619,607
3	24,182,619,607
4	24,182,619,607
5	24,182,619,607

Fuente: elaboración propia

Por otra parte, la Comisión señala la desviación entre las cantidades presentadas en la Tabla 9 del AIR y lo descrito en el párrafo previo. Lo anterior corresponde a una errata en la descripción de la cantidad que dice 21,182.62 millones de pesos, y debe decir 24,182.62 millones de pesos; en este sentido, se refiere a un error editorial que no incide en la cuantificación de los beneficios.

En ese orden de ideas, se observa que en su respuesta a las ampliaciones y correcciones, la SE explica claramente la metodología utilizada para obtener la totalidad de los beneficios que se generarán con la aplicación de la regulación. Lo anterior, además de realizar la corrección de los beneficios totales que la Propuesta Regulatoria generará.

A manera de conclusión y una vez ajustadas las cantidades correspondientes a los costos y los beneficios totales que generará la Propuesta Regulatoria, se tiene que los beneficios netos de la regulación están en el margen de los \$2,122,659,573

Derivado de lo anterior, una vez analizada la información que precede, se observa que la regulación cumple con los objetivos de mejora regulatoria, en términos de transparencia en la elaboración y que éstas generen mayores beneficios que costos de cumplimiento para los particulares.

V. Cumplimiento, aplicación y evaluación de la propuesta

En cuanto a la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, se observa lo señalado por la SE:

“La implementación de la propuesta regulatoria queda a cargo de las autoridades federales y locales de acuerdo con sus respectivas facultades. Las autoridades que implementen la inspección técnica, determinarán con base en sus respectivas atribuciones, en seguimiento e identificación de los vehículos en los casos en que presenten defectos, así como las sanciones y



restricciones, cuando se presenten incumplimiento con lo establecido en el proyecto de Norma Oficial Mexicana."

Asimismo, en cuanto a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, se reitera lo dispuesto por la SE:

"...los logros de la propuesta regulatoria se pueden observar mediante los indicadores de siniestros de vehículos producto de fallas en las condiciones fisicomecánicas. Lo anterior, sin menoscabo de poder identificar en adelante indicadores, no solo cuantitativos, sino cuantitativos (sic) que puedan evidenciar los beneficios de la regulación."

Derivado de lo anterior, se aprecia que los procedimientos propuestos para el cumplimiento, aplicación y evaluación de la Propuesta Regulatoria no imponen costos adicionales para los particulares diferentes a los analizados en el presente dictamen, por lo que la CONAMER no tiene comentario alguno al respecto.

VI. Consulta pública

Respecto de la consulta pública, se comunica que este órgano desconcentrado publicó la Propuesta Regulatoria en el portal electrónico desde el día de su recepción, ello a efecto de dar cumplimiento con el artículo 73 de la LGMR; sin que hasta la fecha se haya recibido comentario alguno.

VII. Conclusiones

Por lo anteriormente expresado, este órgano desconcentrado resuelve emitir el presente Dictamen Final; por lo que la SE puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el Diario Oficial de la Federación, en términos del artículo 76 de la LGMR.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados en el presente escrito, artículos 26, Séptimo y Décimo Transitorios de la LGMR; diverso 9, fracción XI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria⁴.

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

Atentamente

El Comisionado Nacional

⁴ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, modificado el 3 de marzo de 2006 y el 9 de octubre de 2015.



RE: SE NOTIFICA OFICIO

Gestión de la UAF

04/09/2020 17:27

De: Pedro Francisco Guerra Morales <pedro.guerra@conamer.gob.mx>;

CC: Alberto Montoya Martin Del Campo <alberto.montoya@conamer.gob.mx>; Jose Daniel Jimenez Ibañez <daniel.jimenez@conamer.gob.mx>; Adriana López Flores <adriana.lopez@economia.gob.mx>;

Buen día,

El presente correo electrónico funge como medio de notificación de información oficial conforme a lo previsto en el *Acuerdo por el que se suspenden términos en la Secretaría de Economía y se establecen medidas administrativas para contener la propagación del coronavirus COVID-19*, publicado en el DOF el 26 de marzo de 2020 y el *Acuerdo que lo modifica*, publicados en el Diario Oficial de la Federación (DOF) los días 26 de marzo y 1 de abril de 2020, respectivamente; y de conformidad con el *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19)* publicado en el DOF el 17 de abril de 2020. En cumplimiento a los artículos segundo y tercero de este último, y con base en el comunicado de fecha 30 de marzo de 2020, por el que el Titular de la Unidad de Administración y Finanzas, indica la habilitación de la cuenta de correo electrónico: gestionuaf@economia.gob.mx, **se emite el presente acuse de recibo**".

Gracias

UAF

De: Pedro Francisco Guerra Morales

Enviado el: martes, 1 de septiembre de 2020 05:05 p. m.

Para: Gestión de la UAF <gestionuaf@economia.gob.mx>

CC: Alberto Montoya Martin Del Campo <alberto.montoya@conamer.gob.mx>; Jose Daniel Jimenez Ibañez <daniel.jimenez@conamer.gob.mx>; Adriana López Flores <adriana.lopez@economia.gob.mx>

Asunto: SE NOTIFICA OFICIO

LIC. RICARDO MIRANDA BURGOS

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Economía

P r e s e n t e

Por medio del presente se realiza la notificación de un Dictamen Final.

Fecha de recepción en la CONAMER: 4 de agosto de 2020

Propuesta Regulatoria: **"Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-236-SE-2020, vehículos automotores-condiciones fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg"**

Oficio de respuesta: CONAMER/20/3343 de fecha 2 de septiembre de 2020.

El presente correo electrónico y la documentación anexa se notifican en cumplimiento de lo establecido en los artículos Segundo y Tercero del "*Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19)*", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de abril de 2020 por la Secretaría de la Función Pública del gobierno federal de los Estados Unidos Mexicanos que establece las medidas que permitan la continuidad de las actividades de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal durante la contingencia derivada de la epidemia determinada por el Consejo de Salubridad General mediante Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de marzo de 2020 causada por el virus SARS-CoV2; por lo que el presente correo electrónico institucional constituye un medio de notificación de información oficial entre los servidores públicos de la Administración Pública Federal, por lo anterior, se solicita se sirva **acusar de recibido el presente correo y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.**

Sin otro particular, reciba saludos cordiales.

Coordinador General de Mejora Regulatoria de Servicios y de Asuntos Jurídicos