



Oficio No. CONAMER/22/0931

Asunto: Se emite Dictamen Preliminar respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, 'Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones' (cancelará a la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 2016)**".

Ref. 03/0099/301121

Ciudad de México, a 23 de febrero de 2022.

C. P. MÓNICA LEÓN PEREA
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas
Secretaría de Economía
Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, 'Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones' (cancelará a la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 2016)**", así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Economía (SE) y recibidos por la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 20 de enero de 2022, a través del portal del Sistema Informático de la Manifestación de Impacto Regulatorio¹.

Lo anterior, en respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, emitida por este órgano desconcentrado mediante el oficio CONAMER/21/5483 del 10 de diciembre de 2021; en cuyo oficio, la Propuesta Regulatoria y su AIR se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Capítulo III del Título Tercero de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR)².

Sobre el particular, tal y como se mencionó en el oficio referido en el párrafo que antecede, dada la naturaleza de la Propuesta Regulatoria en cuestión, le es aplicable el artículo 78 de la LGMR, mismo que establece que para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado.

En ese orden de ideas, de la información proporcionada por esa Secretaría, este órgano desconcentrado concluyó que no cuenta con elementos suficientes para acreditar el cumplimiento del artículo mencionado en el párrafo que antecede, tal y como se detallará más adelante en el presente oficio.

¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

JAAS/CPR



Oficio No. CONAMER/22/0931

Por lo anterior, con fundamento en los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, 75 y 78 de la LGMR, esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN PRELIMINAR

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

Con relación al presente rubro, esta Comisión observó en su oficio de solicitud de ampliaciones y correcciones lo siguiente:

"...la información proporcionada por la SE, no es suficiente para acreditar el cumplimiento de lo estipulado en el artículo 78 de la LGMR.

Bajo ese contexto, en términos de lo previsto en el artículo 78 de LGMR, esta Comisión queda a la espera de la información que esa Dependencia tenga a bien proporcionar respecto a las obligaciones regulatorias o actos inherentes a ser modificados, abrogados o derogados, a efecto de reducir el costo de cumplimiento de los mismos en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria que se pretenda expedir y que se refiera o refieran a la misma materia o sector regulado, para poder continuar con el procedimiento de mejora regulatoria."

En virtud de lo anterior, en su respuesta a ampliaciones y correcciones esa Dependencia, adjuntó el documento 20220119162415_53159_NOM 194 Respuesta ampliaciones vf..pdf en el cual refiere lo siguiente:

"Actualmente esta Dependencia se encuentra en diversos procesos de modificaciones de Normas Oficiales Mexicanas con el fin de realizar procesos de cumplimiento más simples que repercuten en la disminución de costos de cumplimiento para los particulares. No obstante, estos ahorros netos aún no han recibido el visto bueno por parte de la autoridad de mejora regulatoria por lo que, en cuanto puedan reconocerse, se incluirán para poder acreditar el requerimiento de simplificación de la presente propuesta."

Al respecto, es importante destacar que para el caso de que los ahorros netos de la disminución de costos de cumplimiento para los particulares, de algún procedimiento de mejora regulatoria que se encuentra en la CONAMER, sean reconocidos, será necesario que la SE brinde la información puntual de la misma.

Derivado de lo anterior, esta Comisión queda a la espera de la respuesta del requerimiento mencionado en el párrafo anterior, a efecto de continuar con el procedimiento de mejora regulatoria.

II. Consideraciones generales

Respecto a este rubro, es necesario mencionar que la Propuesta Regulatoria fue incluida en el Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2021, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 25 de febrero de 2021, cuyo objetivo y justificación son:

"Establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos. La necesidad de modificar la NOM obedece a que en el mercado nacional se comercializa una gran variedad de vehículos que no cumplen con los

JAS/CPR





dispositivos esenciales de seguridad recomendados por la Organización de las Naciones Unidas, asimismo, la regulación vigente ha quedado rebasada en algunos elementos, producto del avance tecnológico."

En ese orden de ideas, desde el punto de vista de la mejora regulatoria, este órgano desconcentrado considera apropiada la emisión de la regulación.

III. Definición del problema y objetivos generales

Respecto del presente rubro, la SE señaló la situación que da origen a la emisión de la Propuesta Regulatoria, de la siguiente manera:

"El sector automotriz en nuestro país es uno de los más representativos de la economía mexicana. La Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021) arroja datos relevantes del sector. Durante el periodo comprendido entre 2013 y 2020 se observó una producción media del orden de 2 millones 286.7 mil unidades al año, esto es, un valor de más de 578 mil 820.6 millones de pesos. El mejor desempeño de este sector se observó en el año 2017 al registrar una producción de 2 millones 676.4 mil unidades con un valor del orden de 724 mil millones de pesos (ver Tabla 1 y Gráfica 1). Los datos presentados corresponden al sector objeto de la regulación propuesta y son la suma de automóviles subcompactos y compactos, de acuerdo con la clasificación de la EMIM.

Tabla 1 Volumen y valor de la producción de la industria automotriz

Año	Volumen (unidades)	Valor (miles de pesos)
2013	2,000,134	394,845,084
2014	2,186,651	430,611,682
2015	2,336,731	523,091,782
2016	2,402,512	601,061,947
2017	2,676,359	724,160,818
2018	2,623,096	725,674,299
2019	2,351,538	673,982,328
2020	1,716,836	557,136,571
Promedio	2,286,732	578,820,564

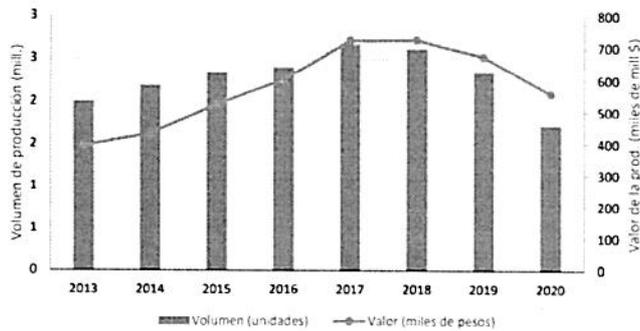
Fuente: Banco de Información Económica, INEGI

JAAS/CPR





Gráfica 1 Evolución del volumen y valor de la producción automotriz (2013-2020)



Fuente: elaboración propia con datos de EMIM, INEGI

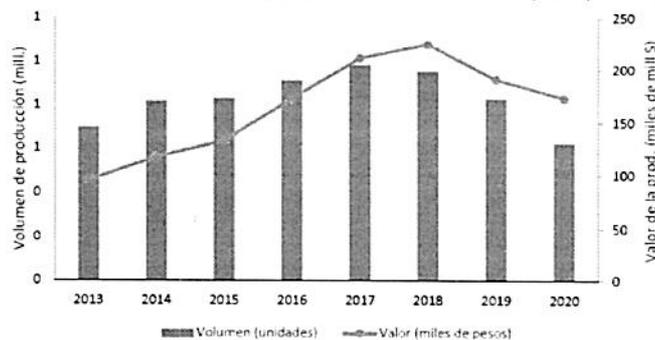
Para el caso de los automóviles subcompactos, el mayor volumen de producción reportó 913 mil 21 unidades por un valor de más de 172 mil 358 millones de pesos, correspondiente al periodo 2017. El volumen medio anual se ubicó en 831 mil 179 unidades en tanto que el valor registró una media del orden de 164 mil 468.9 millones de pesos. Otro aspecto que es interesante resaltar es que el precio medio por unidad que pasó de 136 mil 583 pesos en 2013, hasta más de 275 mil pesos hacia 2020, equivalente a un precio medio de 197 mil 500 para esta categoría de automóviles subcompactos. El detalle de lo señalado se encuentra en la Tabla 2 y la Gráfica 2.

Tabla 2 Volumen y valor de la producción de automóviles subcompactos

Año	Volumen (unidades)	Valor (miles de pesos)	Precio medio (pesos)
2013	697,044	95,204,188	136,583
2014	817,554	116,789,804	142,853
2015	829,695	132,330,344	159,493
2016	913,021	172,358,925	188,779
2017	984,511	211,094,110	214,415
2018	952,336	224,441,937	235,675
2019	827,673	190,665,789	230,364
2020	627,597	172,865,971	275,441
Promedio	831,179	164,468,884	197,950

Fuente: Banco de Información Económica, INEGI

Gráfica 2 Evolución del volumen y valor de la producción automóviles subcompactos (2013-2020)



Fuente: elaboración propia con datos de EMIM, INEGI

JAAS/CPR

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





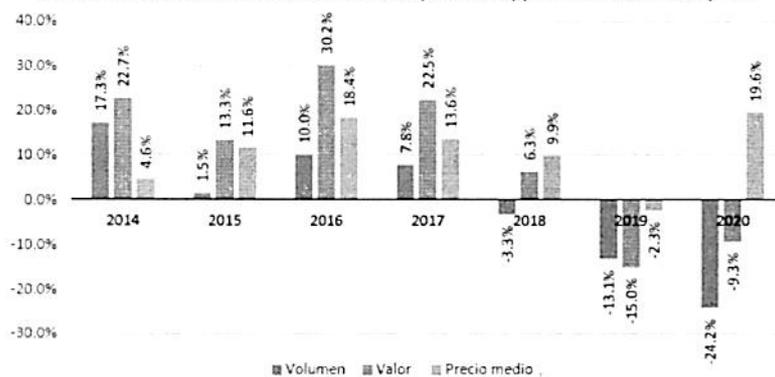
Las tasas de variación de la categoría de automóviles subcompactos muestran el comportamiento del volumen y valor de producción, y del precio medio por unidad. El volumen de producción registró la mejor tasa de variación en 2014 con un 17.3% con respecto al periodo anterior. El valor de la producción reportó la mejor tasa en 2016 con un 30.2%, debido a que en ese mismo año, los precios presentaron el mayor incremento anual al reportar 18.4%; así, lo que resulta destacable es que, mientras que la producción física presentó una tasa de variación promedio de -0.55%, los precios se incrementaron anualmente a una tasa promedio de 10.77%, en otras palabras, durante el periodo de 2013 a 2020, los precios de los vehículos subcompactos crecieron muy por encima de la producción física. El detalle de lo expuesto se encuentra en la Tabla 3 y la Gráfica 3.

Tabla 3 Tasas de variación de volumen, valor de producción y precio medio de subcompactos

Año	Volumen	Valor	Precio medio
2014	17.3%	22.7%	4.6%
2015	1.5%	13.3%	11.6%
2016	10.0%	30.2%	18.4%
2017	7.8%	22.5%	13.6%
2018	-3.3%	6.3%	9.9%
2019	-13.1%	-15.0%	-2.3%
2020	-24.2%	-9.3%	19.6%
Promedio	-0.55%	10.09%	10.77%

Fuente: elaboración propia con base en los datos de EMIM, INEGI

Gráfica 3 Tasas de variación de volumen, valor de producción y precio medio de subcompactos



Fuente: elaboración propia con base en los datos de EMIM, INEGI

Para el caso de los automóviles compactos, el mayor volumen de producción reportó un millón 691 mil 848 unidades por un valor de más de 513 mil 066.7 millones de pesos, correspondiente al periodo 2017. El volumen medio anual se ubicó en 1 millón 455 mil 553 unidades, en tanto que el valor de la producción registró una media del orden de 414 mil 351.7 millones de pesos. El precio medio por unidad pasó de 229 mil 943 pesos en 2013, hasta 352 mil 788 pesos hacia 2020. El detalle de lo señalado se encuentra en la Tabla 4 y la Gráfica 4.



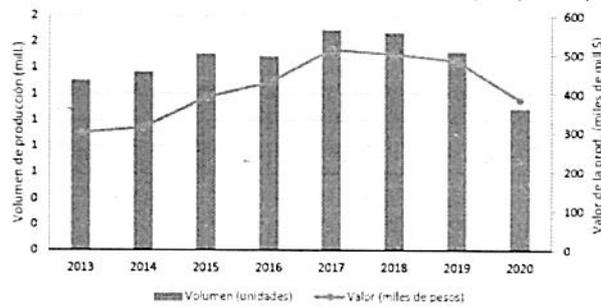


Tabla 4 Volumen y valor de la producción de automóviles compactos

Año	Volumen (unidades)	Valor (miles de pesos)	Precio medio (pesos)
2013	1,303,090	299,640,896	229,946
2014	1,369,097	313,821,878	229,218
2015	1,507,036	390,761,438	259,291
2016	1,489,491	428,703,022	287,818
2017	1,691,848	513,066,708	303,258
2018	1,670,760	501,232,362	300,003
2019	1,523,865	483,316,539	317,165
2020	1,089,239	384,270,600	352,788
Promedio	1,455,553	414,351,680	284,936

Fuente: Banco de Información Económica, INEGI

Gráfica 4 Evolución del volumen y valor de la producción de automóviles compactos (2013-2020)



Fuente: elaboración propia con datos de EMIM, INEGI

En el caso de los automóviles compactos las tasas de variación muestran un comportamiento análogo al de los subcompactos. El volumen de producción registró la mejor tasa de variación en 2017 con un 13.6%. El valor de la producción reportó la mejor tasa en 2015 con un 24.5%, debido a que en ese mismo año, los precios presentaron el mayor incremento anual al reportar 13.1%; así, lo que resulta destacable es que, mientras que la producción física presentó una tasa de variación promedio de -1.57%, los precios se incrementaron anualmente a una tasa promedio de 6.44%, en otras palabras, durante el periodo de 2013 a 2020, los precios de los vehículos compactos crecieron muy por encima de la producción física. El detalle de lo expuesto se encuentra en la Tabla 5 y la Gráfica 5.

Tabla 5 Tasas de variación de volumen, valor de producción y precio medio de subcompactos

Año	Volumen	Valor	Precio medio
2014	5.1%	4.7%	-0.3%
2015	10.1%	24.5%	13.1%
2016	-1.2%	9.7%	11.0%
2017	13.6%	19.7%	5.4%
2018	-1.2%	-2.3%	-1.1%
2019	-8.8%	-3.6%	5.7%
2020	-28.5%	-20.5%	11.2%
Promedio	-1.57%	4.61%	6.44%

Fuente: elaboración propia con base en los datos de EMIM, INEGI





Es importante señalar que el año 2021 presenta una contracción importante de la actividad económica, no solo a nivel nacional, sino a nivel mundial. El sector automotriz no fue la excepción ya que también registró la más severa caída en el periodo analizado. No obstante, ya en 2018 y 2019 presentó tasas de crecimiento negativas.



Fuente: elaboración propia con base en los datos de EMIM, INEGI

Además de las cifras presentadas, se cuenta con los datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros que provee información aún más detallada que la EMIM con relación al sector automotriz. En el periodo comprendido entre 2005 y 2020 las ventas de vehículos ligeros de origen nacional se ubicaron en 338 mil 72 unidades en promedio anual, en tanto que las ventas de vehículos de importación se situaron en 365 mil 304 unidades, igualmente, en promedio anual. El año 2015 representa el nivel más alto al registrar ventas por 529 mil 177 unidades nacionales, mientras que 2018 fue el mejor periodo para los vehículos de importación ya que se vendieron 526 mil 577 unidades en el mercado doméstico. Lo anterior se muestra en la Tabla 6.

Tabla 6 Ventas internas de vehículos ligeros por origen (unidades)

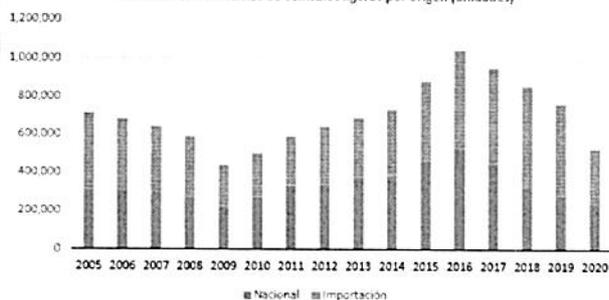
Año	Nacional	Importación	Total
2005	311,664	402,347	714,011
2006	306,363	374,601	680,964
2007	294,737	346,681	641,418
2008	274,755	314,314	589,069
2009	221,729	217,398	439,127
2010	275,232	228,523	503,755
2011	332,271	259,252	591,523
2012	336,751	304,913	641,664
2013	378,712	310,006	688,718
2014	388,952	345,825	734,777
2015	463,261	416,720	879,981
2016	529,177	514,257	1,043,434
2017	447,213	506,180	953,393
2018	329,323	526,577	855,900
2019	283,640	480,535	764,175
2020	235,364	296,733	532,097
Promedio	338,072	365,304	703,375

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, INEGI





Gráfica 6 Ventas internas de vehículos ligeros por origen (unidades)



Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

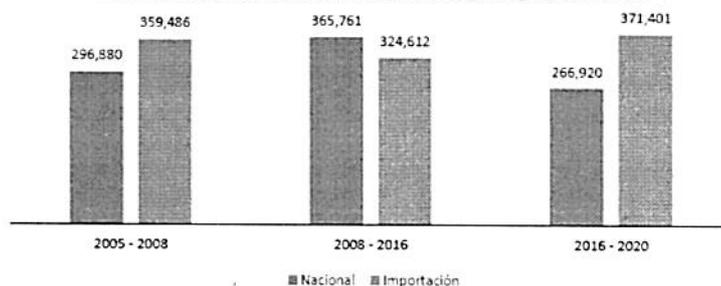
El comportamiento de las ventas internas indica que, de 2005 a 2008 predominaron los vehículos importados con un 50.3% sobre un 41.6% de los nacionales; de 2009 a 2016 los vehículos nacionales (53.7%) superaron las ventas de los importados (47.7%); a partir de 2017 la tendencia indica que predominan los vehículos importados sobre los nacionales con un 57.9% y 41.6% respectivamente. El detalle se muestra en la Tabla 7 y la Gráfica 6.

Tabla 7 Ventas internas para diferentes periodos y distribución porcentual

Periodo	Producción (unidades)			Distribución %		
	Nacional	Importación	Total	Nacional	Importación	Total
2005 - 2008	296,880	359,486	656,366	41.6%	50.3%	91.9%
2008 - 2016	365,761	324,612	690,372	53.7%	47.7%	101.4%
2016 - 2020	266,920	371,401	638,321	41.6%	57.9%	99.5%

Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

Gráfica 7 Ventas internas para diferentes periodos según origen de fabricación

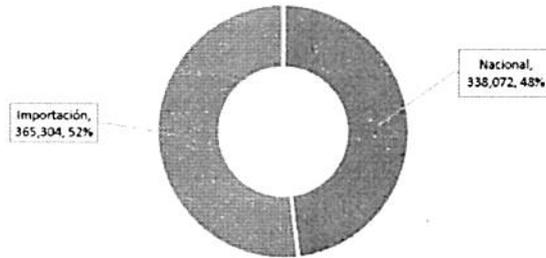


Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

Las ventas internas del año 2005 al año 2020, muestran que los vehículos de importación tuvieron una participación del 51.9% sobre las ventas internas, en comparación del 48.1% de los vehículos de origen nacional, tal como se muestra en la Tabla 8 y la Gráfica 8.



Gráfica 8 Distribución de las ventas promedio por origen del vehículo (2005-2020)



Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

Tabla 9 Importación de vehículos por país de origen (miles de unidades)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
India	6.1	18.0	30.9	51.2	93.6	130.2	178.5	186.8	170.3	157.3	94.3
Japón	33.4	34.1	34.8	37.5	46.1	43.5	52.3	64.9	68.3	57.9	40.4
Brasil	47.4	36.2	37.4	37.0	34.7	51.1	67.0	66.6	43.7	44.9	38.3
Estados Unidos	34.3	34.5	48.2	50.2	41.8	41.5	48.3	36.2	31.2	24.8	13.5
Corea del Sur	31.6	49.5	64.8	44.2	39.0	36.7	35.0	20.3	12.1	14.4	7.2
España	19.9	27.0	29.2	27.1	25.1	25.8	23.8	22.0	19.7	17.2	12.2
China								4.2	93.0	84.1	37.5
Alemania	12.8	15.0	15.7	18.8	19.7	21.2	23.7	23.5	21.4	13.3	10.3
Tailandia	11.0	9.5	7.7	4.5	0.5	19.0	26.5	26.6	22.6	18.3	10.1
Canadá	11.3	13.4	14.0	14.8	18.3	16.5	17.6	12.7	9.3	14.2	9.0
Resto del mundo	20.8	22.0	22.2	24.7	27.1	31.3	41.6	42.4	34.9	34.1	23.9
Total	228.5	259.3	304.9	310.0	345.8	416.7	514.3	506.2	526.6	480.5	296.7

Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

En el periodo comprendido entre 2010 y 2020 los autos provenientes de India ocupan la primera posición al registrar una media anual de 101 mil 562 unidades, y participaron en el 26.7% de las importaciones. A India, le siguió Japón y Brasil con una media de participación del 12.3% y 12% respectivamente. Le siguieron Estados Unidos, Corea y España con representación del total de 9.7%, 8.5% y 5.9% respectivamente. Detrás de dichos países se ubicaron China, Alemania, Tailandia y Canadá que, en conjunto, representaron un 17.25% del total. El resto de los países a nivel mundial registró un 7.8%. El detalle de lo señalado se encuentra en la Tabla 9.

Tabla 10 Promedio de importaciones por país de origen (unidades) y participación en el total

País	Promedio	Distribución
India	101,562	26.7%
Japón	46,658	12.3%
Brasil	45,837	12.0%
Estados Unidos	36,774	9.7%
Corea del Sur	32,249	8.5%
España	22,635	5.9%
China	19,884	5.2%
Alemania	17,766	4.7%
Tailandia	14,217	3.7%
Canadá	13,734	3.6%
Resto del mundo	29,549	7.8%
Total	380,866	100.0%

Fuente: elaboración propia con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

JAAS/CPR

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gub.mx/conamer





En cuanto a las exportaciones totales, en 2005 se ubicaron en el orden de 730 mil unidades y hacia 2019 superaron un millón 137 mil unidades. Las principales caídas se ubicaron en 2009 y 2020 con un retroceso del 26.8% y 34.6% respectivamente. El promedio de las exportaciones se ubicó en el orden de un millón 202 mil unidades con una tasa de crecimiento promedio del 2.2% tal como se detalla en la Tabla 11.

Tabla 11 Exportaciones por tipo de vehículo (unidades) y variación porcentual

Año	Subcompactos	Compactos	De Lujo	Total	Variación
2005	14,293	679,471	36,410	730,174	
2006	60,710	903,210	96,722	1,060,642	45.3%
2007	26,421	999,445	84,540	1,110,406	4.7%
2008	29,113	1,011,041	65,885	1,106,039	-0.4%
2009	28,339	736,942	43,865	809,146	-26.8%
2010	112,331	1,018,516	45,602	1,176,449	45.4%
2011	235,664	1,101,143	35,472	1,372,279	16.6%
2012	280,350	1,118,724	18,197	1,417,271	3.3%
2013	241,601	1,115,560	46,006	1,403,167	-1.0%
2014	257,359	1,189,481	39,042	1,485,882	5.9%
2015	244,383	1,207,399	35,794	1,487,576	0.1%
2016	174,869	1,261,411	42,296	1,478,576	-0.6%
2017	276,356	1,127,068	40,439	1,443,863	-2.3%
2018	277,415	961,631	34,585	1,273,631	-11.8%
2019	269,578	771,060	96,464	1,137,102	-10.7%
2020	119,702	554,758	69,086	743,546	-34.6%
Promedio	165,530	984,804	51,900	1,202,234	2.2%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

Tabla 12 Exportaciones de vehículos por destino (miles de unidades)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Estados											
Estados Unidos	787.3	836.4	831.2	918.1	1,018.3	1,020.1	1,095.4	1,055.0	930.4	867.3	575.1
Canadá	58.5	72.6	67.6	101.6	167.3	176.4	138.1	115.6	113.9	89.5	59.1
Colombia	11.6	24.0	28.9	25.3	35.9	35.4	33.9	33.9	34.0	28.5	17.1
Alemania	126.9	148.4	173.5	114.6	81.2	93.9	79.0	74.2	30.7	20.7	13.7
Puerto Rico											
Rico	2.8	3.4	6.0	5.7	3.8	8.1	10.2	13.9	21.3	22.0	12.7
Brasil	38.6	101.7	146.5	109.5	76.9	39.3	18.1	18.1	19.6	13.5	10.9
Chile	17.0	22.1	14.0	9.7	9.1	10.6	8.8	11.1	14.3	11.3	6.9
China	11.0	5.5	16.2	16.9	16.4	6.2	5.9	14.3	19.0	12.6	4.2
Perú	5.9	7.4	10.8	4.8	9.2	10.5	7.2	8.5	10.7	9.1	3.9
Ecuador	6.2	5.9	4.3	3.9	4.4	1.0	1.9	7.9	10.1	7.9	3.9
Resto del mundo											
Resto del mundo	110.8	144.9	118.3	93.1	63.4	86.2	80.1	91.3	69.7	54.9	36.0
Total	1,176.4	1,372.3	1,417.3	1,403.2	1,485.9	1,487.6	1,478.6	1,443.9	1,273.6	1,137.1	743.5

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

El principal destino de los autos de exportación se encuentra en los Estados Unidos al concentrar casi el 69% del volumen equivalente a 903 mil 146 unidades al año. El segundo lugar lo ocupa Canadá al registrar un promedio anual de 105 mil 450 unidades, equivalentes al 8% del total de vehículos exportados. El tercer lugar lo ocupa Alemania con una participación del 6.6%, le siguieron Brasil y Colombia con un 4.1% y 2.1% respectivamente; con menor participación se encontraron países como Chile, Ecuador, Perú, China, Puerto Rico al registrar entre el 0.4% y el 0.9%. El restante 6.6% corresponde al resto del mundo. El detalle se encuentra en la Tabla 13.

JAAS/CPR

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Tabla 13 Exportaciones promedio (unidades) y participación (%) por destino (2005-2020)

País	Promedio	Participación del total
Estados Unidos	903,146	68.9%
Canadá	105,450	8.0%
Colombia	28,045	2.1%
Alemania	86,993	6.6%
Puerto Rico	9,991	0.8%
Brasil	53,890	4.1%
Chile	12,250	0.9%
China	11,650	0.9%
Perú	7,993	0.6%
Ecuador	5,207	0.4%
Resto del mundo	86,232	6.6%
Total	1,310,849	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros

En términos de regulación, los vehículos deben ajustarse al marco normativo del país de destino. Así, los vehículos que se exportan a Estados Unidos, deberán de cumplir con la regulación de dicho país. Los que se destinan a Alemania cumplirán con las normas que les marque este país. Para el caso de los productos comercializados en nuestro país, ya sea que se fabriquen en México o provengan de otra parte del mundo, deberán alinearse al marco normativo nacional.

Riesgos

Existen diversas razones, tanto de índole social como económica, que influyen en la necesidad transportar a las personas o mercancías (tanto para consumo como para producir otros bienes o servicios) por las diferentes vialidades lo que, intrínsecamente, implica riesgos que, si bien resulta inalcanzable eliminar en su totalidad tal riesgo, es importante disminuir al mínimo posible la exposición al riesgo de lesiones, decesos y de los daños materiales (Mohan, Tware, Khayesi, & Muyia Nafukho, 2008).

En cuanto a la seguridad de los vehículos, a nivel mundial, la tendencia indica que las regulaciones se encuentran orientadas a contar con elementos que permitan mitigar los riesgos de la salud de las personas. Este tema es, sin embargo, de origen multifactorial en el que la Organización Panamericana de la Salud indica que, aunado a las vías de tránsito, los dispositivos de seguridad de los vehículos pueden prevenir colisiones, traumatismos y las muertes derivadas del tránsito. A fin de mejorar la seguridad de los vehículos, la Asamblea General de las Naciones Unidas recomienda la puesta en práctica del Programa de Evaluación de Nuevos Vehículos (NCAP) que consiste en un sistema de clasificación de la resistencia al impacto y la evitación de colisiones que promueve la protección de los ocupantes del automóvil y de los peatones (OPS, 2019)

La configuración del mercado vehicular doméstico apunta a que, los sistemas de seguridad se incorporan en autos de mayor categoría. Por citar algunos elementos tales como un sistema de frenado más eficiente, el control de estabilidad o los anclajes de los sistemas de retención infantil, a manera de ejemplo, se incorporan en versiones más elevadas de vehículos que también cuentan con equipos de sonido de más alto nivel, carrocería con una estética diferenciada, etc. Sin embargo, el equipamiento de seguridad debe replantearse, de acuerdo con las recomendaciones internacionales, debido a que la seguridad debe ser un hecho prioritario. En nuestro país, los automóviles con mejor aceptación entre la población





son aquéllos que cuentan con precios menores³ lo que implica que puedan carecer de los más elevados niveles de seguridad.

Las cifras históricas de los accidentes vehiculares en zonas urbanas y suburbanas a nivel nacional, indican que en el año 2015 se presentaron un total de 382 mil 66 eventos y hacia 2019 (último dato reportado por INEGI) ascendieron a un total de 362 mil 586 eventos. De forma acumulada, entre dichos años de 2015 a 2019, el total de accidentes fue de un millón 837 mil 773 eventos (ver Tabla 14).

Tabla 14 Accidentes en zonas urbanas y suburbanas por tipo de causa

Variable	2015	2016	2017	2018	2019	Acumulado
Conductor	353,640	327,706	336,018	337,266	334,925	1,689,555
Otras causas	6,810	14,509	14,272	11,794	11,612	58,997
Mala condición del camino	15,350	10,709	10,975	9,565	9,447	56,046
Falla del Vehículo	2,750	3,883	3,566	3,567	3,479	17,245
Peatón o pasajero	3,516	3,244	2,958	3,089	3,123	15,930
Total de eventos	382,066	360,051	367,789	365,281	362,586	1,837,773

Fuente: INEGI, Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas⁴

Tabla 16 Accidentes totales en zonas urbanas y suburbanas por tipo de clase⁵

Variable	2015	2016	2017	2018	2019	Acumulado
Fatal	4,024	3,994	3,829	3,738	3,650	19,235
No fatal	73,970	67,844	64,552	63,196	65,154	334,716
Solo daños	304,072	288,213	299,408	298,347	293,782	1,483,822
Total de eventos	382,066	360,051	367,789	365,281	362,586	1,837,773

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

Además de los accidentes por tipo de causa, es necesario analizar las consecuencias. De acuerdo INEGI, la clasificación de las causas se desagrega en tres clases: fatal, no fatal y solo daños. Lo anterior significa que los accidentes pueden concluir en decesos, lesiones o, en el mejor de los casos, provocar daños materiales. Ninguna de las tres clases es deseable ya que, de forma acumulada, los más de un millón 837 mil accidentes, 19 mil 235 concluyeron en un accidente fatal, 334 mil 716 dejaron lesiones y un millón 483 mil 822 provocaron daños materiales (ver Tabla 16).

Los accidentes fatales y no fatales, no necesariamente dejan una secuela uno a uno y suelen afectar a más de una persona. El total de víctimas fatales (decesos) fue de 21 mil 941 personas, en tanto que el total de personas lesionadas ascendió a 476 mil 906. En otras palabras, cada accidente fatal afecta aproximadamente 1.14 personas y cada accidente no fatal deja 1.42 personas lesionadas. En la Tabla 17 se muestra con detalle el tipo de víctima (fatal o con lesiones) y pueden ser el propio conductor, pasajeros, peatón, ciclista u otro tipo de víctima.

³ Esto puede originarse porque la demanda doméstica es más sensible al precio, debido principalmente, a que el ingreso del grueso de la población puede ser insuficiente para adquirir vehículos más costosos que, como se señaló, son los que cuentan con los niveles más altos en materia de seguridad.

⁴ No están incluidos los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal.

⁵ Fatal: Se refiere a todo accidente de tránsito en el cual una o más personas fallecen en el lugar del evento. No fatal: Se refiere a todo accidente de tránsito en el cual una o más personas resultaron heridas, independientemente de la gravedad de sus lesiones.

Solo daños: Se refiere a todo accidente en el que se ocasionaron daños materiales a vehículos automotores, propiedad del estado, inmueble particular y otros

JAS/CPR





Tabla 17 Víctimas fatales y con lesiones

Variable	2015	2016	2017	2018	2019	Acumulado
Total de víctimas fatales	4,636	4,559	4,394	4,227	4,125	21,941
Conductor	2,037	2,080	2,080	1,961	2,022	10,180
Pasajero	1,249	1,156	1,068	991	998	5,462
Peatón	1,089	1,071	1,019	1,027	929	5,135
Ciclista	198	195	172	181	136	882
Otras víctimas	63	57	55	67	40	282
Total de víctimas con lesiones	107,202	97,614	91,157	89,220	91,713	476,906
Conductor	46,231	43,022	40,607	40,679	42,997	213,536
Pasajero	40,599	36,272	32,726	31,462	32,124	173,183
Peatón	15,924	14,341	14,060	13,643	13,609	71,577
Ciclista	3,906	3,551	3,361	3,035	2,774	16,627
Otras víctimas	542	428	403	401	209	1,983

Fuente: INEGI, Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

A partir de la totalidad de decesos y personas lesionadas reportado en la Tabla 17, los daños materiales de la Tabla 16 y el porcentaje de la Tabla 15, es posible estimar las consecuencias de los accidentes causados por los vehículos. En la Tabla 18 se muestra que, por ejemplo, para el año 2015, los decesos asociados a las fallas de los vehículos sumaron 186, los lesionados 4 mil 307 y los daños materiales a un total de 12 mil 216.⁶

Tabla 18 Daños humanos y materiales por fallas en los vehículos

Variable	2015	2016	2017	2018	2019	Acumulado
Decesos	186	183	177	170	166	882
Lesionados	4,307	3,922	3,662	3,585	3,685	19,160
Daños materiales	12,216	11,579	12,029	11,986	11,803	59,614

Fuente: elaboración propia con base en los datos de INEGI

Los accidentes vehiculares suelen estimarse, en términos monetarios, con base en el Valor Estadístico de la Vida, indicador ampliamente utilizado a nivel internacional. Para el año 2020 el VEV para los fallecidos se ubicó en 8 millones 666 mil 15.46 pesos y para lesionados por un valor de 2 millones 166 mil 503.92 pesos. En el caso de los daños materiales, es posible estimar el impacto con base en el ponderador utilizado por las compañías de seguros, esto es, bajo el supuesto que los usuarios deberán pagar al menos el 5% del valor del vehículo, que en este caso asciende a una media de 12 mil 667 pesos⁷. Estas cifras multiplicadas por la cantidad de decesos, lesionados y daños materiales de forma acumulada para los años 2015 a 2019 representan un monto por 49 mil 905 millones 213 mil 217 pesos, y una media anual de 9 mil 981 millones 42 mil 643 pesos. El detalle se muestra en la Tabla 19.

Tabla 19 Impacto económico de los accidentes asociados a fallas vehiculares

Variable	Acumulado	VEV / Deducible	Monto	Anual
Decesos	882	8,666,015	7,639,164,552	1,527,832,910
Lesionados	19,160	2,166,504	41,510,909,938	8,302,181,988
Daños materiales	59,614	12,667	755,138,727	151,027,745
Total	79,656		49,905,213,217	9,981,042,643

Fuente: elaboración propia con base en los datos de INEGI

⁶ El resto de las cifras se obtienen de multiplicar cada rubro por el ponderador asociado a fallas en los vehículos, que en el caso del presente documento, corresponde al 4%.

⁷ Considerando el precio medio registrado en el periodo de 2013 a 2020 que fue de 253 mil 341 pesos.

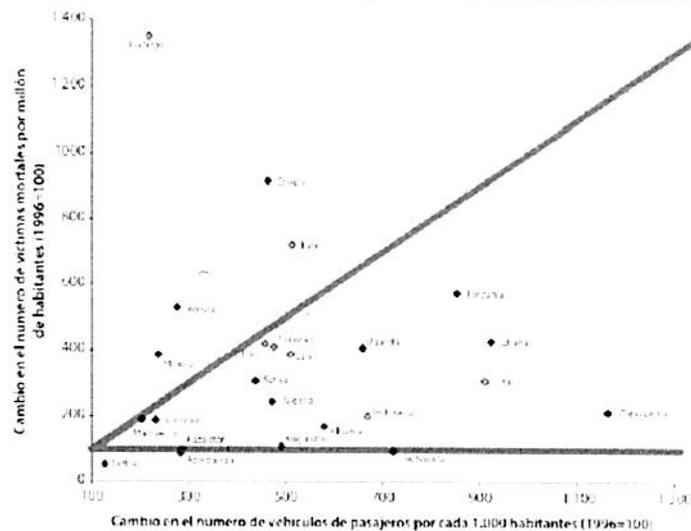




Estos efectos negativos ocurren también a nivel internacional. Naciones Unidas identifica que países tales como el nuestro en que la tasa de mortalidad anual por accidentes de tráfico se ha incrementado: "la rapidez con la que crece el riesgo de muerte depende, por definición, de la tasa de crecimiento de la motorización y de la tasa de variación del número de víctimas mortales por vehículo. Durante los últimos 35 años, en la mayoría de los países en desarrollo el número de vehículos ha crecido más rápidamente que el número de víctimas mortales por vehículo" (Naciones Unidas, 2021).

El creciente cambio en la cantidad de vehículos vino acompañado de un incremento en las víctimas mortales. Tal como se observa en la Gráfica 10 México se ubica por encima de la línea de 45° lo que significa que no ha logrado desvincular la tasa de víctimas mortales de la tasa de crecimiento de motorización.

Gráfica 10 Cambios en número de vehículos y víctimas mortales para diferentes países



Fuente: elaboración propia

Ante tal situación de riesgo a nivel internacional, se tiene una aceptación positiva con respecto a la implementación de normas de seguridad en los vehículos. El Laboratorio de Investigación sobre el Transporte ha reconocido avances en diversos países (incluido el nuestro). Sin embargo, aún se pueden conseguir mejores resultados ya que, por ejemplo, si se adoptara normativa relacionada con el control electrónico de estabilidad (ESC)⁸, el sistema de frenado automático de emergencia se podrían evitar hasta 14 mil muertes entre 2020 y 2030 en México, Chile y Argentina; mientras que la implementación sistemática de un conjunto global de normas se podrían salvar más de 25 mil vidas y evitar más de 170 mil lesiones graves. Tan solo de mantener vigente la normativa actual e evitarían alrededor de 11 mil muertes adicionales de los ocupantes de los vehículos (Wallbank, Kent, Ellis, Seidl, & Carroll,

⁸ Este dispositivo ya lo considera la propuesta regulatoria. La regulación vigente aún no lo contenía.

JAAS/CPR





2019). El uso obligatorio de equipos de sujeción para la seguridad infantil⁹ reduce el riesgo de muerte en un 40%, el riesgo de lesión grave en un 35% y en un 20% para lesiones leves (Naciones Unidas, 2021). Así, la implementación de regulaciones alineadas con el marco normativo de Naciones Unidas, tal como se ha evidenciado, puede traer beneficios significativos.¹⁰

Con base en lo expuesto al momento, se tiene evidencia de la importancia en la prevención de los riesgos asociados a los vehículos. Al respecto, la propuesta regulatoria pretende mitigar los problemas asociados al vehículo a fin de evitar que se presenten decesos, lesionados y daños materiales. En otras palabras, las especificaciones contenidas en la regulación propuesta tienen por objeto atender las causas que puedan provocar accidentes (con las consecuencias ya señaladas) de una forma adecuada ya que, si bien una problemática como la descrita tiene un origen multifactorial, la evidencia indica que se siguen presentando accidentes atribuibles directamente al vehículo y que se pueden prevenir mediante la implementación de sistemas y dispositivos de seguridad adecuados que, además, corresponden a la tendencia a nivel internacional. Por último, en el numeral 16 del presente documento se comprueba que la regulación es social y económicamente factible al comprobarse que los beneficios son notoriamente superiores a los costos que podría implicar, es decir, constituye una medida costo-eficiente y costo-efectiva para mitigar los accidentes atribuibles a los vehículos.”

En virtud de las consideraciones anteriores, la SE destacó que los objetivos de la Propuesta Regulatoria son:

“El objetivo del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021 Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos –requisitos y especificaciones (Cancelará a la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el diario oficial de la federación el 9 de mayo de 2016.) (propuesta regulatoria) se centra en establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3 857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

El campo de aplicación establece que las disposiciones de la propuesta regulatoria son de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3 857 kg. No aplica a aquellos vehículos prototipo, de diagnóstico, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otra vía de circulación similar; así como los vehículos construidos o diseñados exclusivamente para labores agrícolas, actividades recreativas o vías férreas; motocicletas y maquinaria especializada dedicada a las industrias de la construcción y la minería.

En este sentido, la propuesta regulatoria, tienen como objetivos particulares mitigar y prevenir los riesgos a la seguridad y la salud de las personas (lesiones, decesos y/o daños materiales) asociados a los dispositivos de seguridad de los vehículos objeto de la regulación.”

⁹ Este dispositivo no está considerado en la regulación vigente.

¹⁰ Las disposiciones de la propuesta regulatoria se encuentran armonizadas con una amplia variedad de normas UNECE.

JAAS/CPR





Por lo que hace al presente rubro, se observa que la CONAMER, en el oficio de solicitud de ampliaciones y correcciones, expresó lo siguiente:

“...
En ese orden de ideas, se solicita a la SE, señalar el porcentaje de lesiones, decesos y/o daños materiales, que se espera disminuir, una vez que se aplique la Propuesta Regulatoria.”

Derivado de lo anterior, en su respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, la SE, en el documento 20220119162415_53159_NOM 194 Respuesta ampliaciones vf.pdf manifestó lo siguiente:

“Con respecto al señalamiento de la Comisión, se informa que esta Dependencia no fue omisa en especificar los resultados de la regulación. En el Apartado III Impacto de la regulación, en el numeral 15 del subapartado B correspondiente a los beneficios del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) se detalló con precisión (sic) los resultados esperados en términos de la mitigación de la problemática. En la Tabla 22 del AIR se muestra que se espera un beneficio por la mitigación en un 30% de los decesos, lesiones y daños materiales asociados con los dispositivos objeto de la propuesta regulatoria; aquí se reproduce dicha tabla a fin de contar con una mejor comprensión. Con lo expuesto se atiende la observación de la Comisión.

Tabla 22 (del AIR) Beneficios de la propuesta regulatoria

Variable	Anual	Beneficio %	Beneficio monto
Decesos	1,527,832,910	30%	458,349,873
Lesionados	8,302,181,988	30%	2,490,654,596
Daños materiales	151,027,745	30%	45,308,324
Total	9,981,042,643	30%	2,994,312,793

Fuente: elaboración propia con base en información de Inegi

Derivado de lo anterior, esta CONAMER observa que la SE proporcionó la información requerida en la solicitud de ampliaciones y correcciones al AIR, y una vez analizada la misma, se consideran justificados el objetivo y la situación que da origen a la Propuesta Regulatoria.

IV. Identificación de posibles alternativas regulatorias

Por lo que hace al presente apartado, derivado del análisis que realizó esta Comisión del formulario del AIR, se observa que la SE analizó las siguientes alternativas a la regulación:

No emitir regulación alguna. No consiste en una alternativa con la que se pueda resolver la problemática planteada, ya que implica dejar de reconocer el riesgo de poder prevenir accidentes viales. Tal como se señaló en el numeral 2 del presente documento, la configuración del mercado nacional y la presencia de accidentes viales atribuibles al vehículo, pueden ser prevenibles por medio de la propuesta regulatoria. En este sentido, no emitir la regulación propuesta podría implicar dejar de reconocer la problemática identificada, no poder mitigar accidentes vehiculares, es decir, no poder mitigar los decesos, lesiones y daños materiales que, como se describió, tienen un alto impacto monetario. Por ello, esta alternativa no resulta viable.

Esquemas de autorregulación. La implementación de un esquema autorregulatorio implicaría dejar sin efectos la Norma Oficial Mexicana vigente. Esto implicaría incertidumbre en el mercado debido a que no se podría garantizar que los bienes, actualmente regulados, contengan las especificaciones de seguridad adecuadas que permitan corregir la problemática descrita en el numeral 2 del presente documento.

JAAS/CPR





Adicionalmente, no se brindaría certeza jurídica a las partes interesadas y al público en general. Por ello, la implementación de esquemas autorregulatorios no se resulta una alternativa viable ni factible.

Esquemas voluntarios. Actualmente no existe un esquema voluntario que contenga, de forma integral, el contenido técnico que contempla la propuesta regulatoria. Tampoco existe algún instrumento normativo que contenga el contenido de la Norma Oficial Mexicana vigente. Esta alternativa no resulta viable debido a que implicaría el cumplimiento voluntario para corregir la problemática descrita en el numeral 2 del presente documento.

Otro tipo de regulación. Una alternativa que involucre algún otro tipo de regulación (por ejemplo, reglamentos, circulares, acuerdos o leyes) no resulta viable toda vez que no consideran especificaciones precisas, en un sentido técnico, para los bienes regulados, que permitan prevenir y mitigar los riesgos con la finalidad de resolver la problemática identificada en el numeral 2 del presente documento. Por estas razones, esta alternativa no resulta viable.

Finalmente, la SE concluyó que la Propuesta Regulatoria consiste en la mejor opción para atender la problemática que da origen a la misma, ello derivado del siguiente análisis:

"La propuesta regulatoria incluye las disposiciones técnicas que permiten atender la problemática identificada en el numeral 2 del presente documento. Permitirán prevenir los riesgos asociados con los accidentes vehiculares a fin de prevenir lesiones, decesos y daños materiales que se traducen en un impacto económico sustancial."

En ese contexto, la CONAMER considera que esa Dependencia analizó de manera adecuada las distintas alternativas de política pública que pueden atender la problemática y objetivos descritos en el presente Dictamen; por lo que en consecuencia, se tiene por cumplido el presente apartado.

No se omite mencionar que, aunado a lo anterior, esa Secretaría incluyó la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia, a decir:

"El sector objeto de la regulación contempla diferentes instrumentos normativos en otros países. La presencia de la normativa a nivel internacional evidencia el grado de preocupación que se tiene para prevenir los riesgos asociados a los dispositivos de seguridad de los vehículos. A continuación, se presenta una muestra de instrumentos normativos relativos a la seguridad vehicular para otras regiones del mundo."

Naciones Unidas

En el numeral 2 del presente documento se enunciaron algunos efectos positivos que se identifican con la implementación de la normativa internacional. Las Naciones Unidas cuenta con un amplio acervo normativo asociado con la seguridad vehicular. Además de que cuenta con 56 miembros y goza de gran aceptación. Solo por señalar algunos instrumentos se tienen los Reglamentos de las Naciones Unidas número 14, 16, 94, 95, 127 y 140; RTM de las Naciones Unidas núms. 8 y 9. Todos ellos cuentan con la aceptación de, al menos, los países miembros de los cuales han logrado

JAAS/CPR



importantes avances en materia de mitigación de riesgos. En particular, los estados miembros de la Comisión Económica para Europa han logrado una desvinculación de forma absoluta, esto es, reducir significativamente el número de víctimas mortales pese al incremento en los niveles de motorización (Wallbank, Kent, Ellis, Seidl, & Carroll, 2019). Ello demuestra que la implementación regulatoria relativa a la seguridad puede ser muy eficiente.

Estados Unidos

49 CFR Part 571, Subpart B - Federal Motor Vehicle Safety Standards. Es conjunto de estándares enfocados en regular los dispositivos de seguridad que deben de incluir los vehículos que se comercializan en Estados Unidos. Se detallan cada uno de los dispositivos de seguridad vehicular, mediante el estableciendo de especificaciones técnicas y sus métodos de prueba. Esta regulación es de cumplimiento obligatorio para todos los vehículos de motor o piezas de vehículos de motor que se comercialicen en Estados Unidos.¹¹

Chile

D.S. N° 88/2002. Elementos de Seguridad Aplicables a Vehículos. La norma se D.S. N° 88/2002 se enfoca a los vehículos de manufactura ligera, en listando aquellos dispositivos de seguridad que deberán incluir los vehículos. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio, teniendo una aplicación homologa con las directivas de seguridad de la Comunidad Económica Europea o por las regulaciones de seguridad definidas por Brasil, Japón o Corea, según determine el Ministerio de Chile.

Corea

WP.29-153-32. Regulación de Seguridad para Vehículos Motorizados. El presente estándar se regula los elementos mínimos de seguridad que deberán incluir los automóviles compactos y de carga. Se hace especial énfasis en los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, de frenado y tren de rodaje, incluyendo dirección, los neumáticos y la estabilidad de vuelco, a fin de disminuir la probabilidad de un accidente de carretera. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio.

Ecuador

Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores. Establece los requisitos mínimos de seguridad que deben de cumplir los vehículos automotores con la finalidad de prevenir los riesgos para la salud, la vida de las personas y evitar prácticas que puedan inducir a error a los usuarios. El presente ordenamiento jurídico se aplica a todo vehículo que va a ingresar al parque automotor ecuatoriano, sean importados o ensamblados en el país, debiendo de contener los elementos mínimos de seguridad especificados en la misma norma.

Canadá

C.R.C.C. 1038 Regulations Respecting Safety for Motor Vehicles and Motor Vehicle Components. La presente norma regula los dispositivos de seguridad que deben de incluir los vehículos que se comercializan en Canadá. Asimismo, se establecen los

¹¹ Además de esta regulación en Estados Unidos cuenta con un conjunto de normas a las que la propuesta regulatoria se encuentra armonizada con los diferentes dispositivos, tanto los que se adicionan, como los que ya se encuentran contemplados en la NOM vigente.

JAS/CPR





requisitos técnicos referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales en los automóviles, a fin de mantener una política de seguridad vial que reduzca el riesgo de accidentes viales derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad.

Australia

42/00. Vehicle Standard - General Safety Requirements. Especifica los requisitos de diseño y construcción de los dispositivos de seguridad de los automóviles, a fin de garantizar la operación segura de los vehículos. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio."

V. Impacto de la regulación

1. Riesgo

Por lo que hace al presente rubro, se observa que esa Dependencia identificó que derivado de la problemática que da origen a la regulación se desprenden algunos riesgos que se enlistan a continuación:

"Tipo de riesgo que motiva la emisión de la regulación: Consumidores o economía.

Población o industria potencialmente afectada: Usuarios de automóviles dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Afectaciones o daños probables y su magnitud: Con la norma propuesta se busca que los usuarios de vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional, cuenten con los sistemas de seguridad necesarios que permitan mitigar el riesgo de sufrir un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de dichos dispositivos incrementan la probabilidad de que los usuarios sufran un accidente automovilístico o que la siniestralidad vial tenga un mayor impacto en su integridad física. En el numeral 2 del presente documento se muestra que entre el año 2015 y 2019 ocurrieron un total de 1 millón 837 mil 773 accidentes, de los cuales 17 mil 245 fueron atribuibles a una falla en el vehículo. Si bien se han tenido avances para evitar que continúe dicha tendencia (Naciones Unidas, 2021) aún es posible revertir esa tendencia que, al ser consistente e implicar un alto impacto monetario derivado de los accidentes, el riesgo es alto.

Origen y área geográfica del riesgo: Territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Probabilidad de ocurrencia del riesgo: Alto.

En cuanto a la pregunta 8 del AIR relativa a las acciones regulatorias, aplicables al riesgo identificado, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo; esa Dependencia indicó:

"Tipo de riesgo: Accidentes.

Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de automóviles dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Acción implementada: Se establece un listado de los dispositivos de seguridad mínimos que deben de incluir los vehículos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg, así como sus especificaciones técnicas, a fin de garantizar que los vehículos

JAS/CPR





nuevos que se incorporen al parque vehicular cuenten con un nivel de seguridad óptimo.

Indicador de impacto: Tal como se detalla en el numeral 2 del presente documento se muestra que entre el año 2015 y 2019 ocurrieron un total de 1 millón 837 mil 773 accidentes, de los cuales 17 mil 245 fueron atribuibles a una falla en el vehículo. La probabilidad de ocurrencia, dado un escenario inercial, es alta. Al considerar tal probabilidad de ocurrencia y la implicación que pudiera tener, tanto en lesiones como en decesos, el nivel de riesgo debe considerarse como alto.

Situación esperada con la implementación de la regulación: Con la entrada en vigor del presente proyecto y a partir de la renovación constante del parque vehicular, se espera que con la implementación de dispositivos de seguridad adecuados se puedan prevenir y mitigar la exposición al riesgo que pudiera derivar en daños materiales, lesionados o decesos.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Los usuarios de automóviles se encuentran expuestos a riesgos inherentes a la conducción de un automóvil, los cuales aumentan considerablemente si el vehículo no cuenta con los dispositivos de seguridad necesarios que ayuden a prevenir o minimizar las consecuencias de un accidente vial. En este sentido, al garantizar que los vehículos nuevos que se incorporan al parque vehicular cuentan con los dispositivos de seguridad necesarios para mitigar el riesgo de accidentes, se esperaría que el número de accidentes que son ocasionados por la falta de dispositivos de seguridad disminuyan drásticamente, generando un beneficio social y económico."

Al respecto, esta Comisión considera que la SE especificó de manera adecuada las disposiciones de la Propuesta Regulatoria que buscan disminuir el riesgo que pretende ser atendido con su aplicación.

2. Trámites

En lo referente a la presente sección, mediante oficio CONAMER/21/5483 esta Comisión identificó las siguientes acciones que pudieran ser consideradas como trámites:

1. Las UIA, deben informar en la temporalidad que señale la Dirección General de Normas, ya sea físicamente o por medios digitales, a la Secretaría de Economía por conducto de la Dirección General de Normas, de los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior (numeral 10.2.1 de la Propuesta Regulatoria).
2. Concluida la inspección, la UIA integrará un expediente físico o electrónico con todos los documentos y registros que soporten el proceso de inspección; el cual custodiará por cinco años como mínimo y que estará sujeto a verificación y vigilancia durante el periodo de resguardo por parte de las autoridades competentes (numeral 10.6.1 de la Propuesta Regulatoria).
3. Los resultados de las visitas de seguimiento, deben ser notificados por la UIA a la Procuraduría Federal del Consumidor y a la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía. En caso de que no sea posible realizar la visita de seguimiento es responsabilidad de la UIA reportar por escrito ante las autoridades

JAAS/CPR





anteriores dicha situación dentro de los siguientes 15 días hábiles contados a partir del día siguiente de la programación de la visita de seguimiento junto con las razones por las cuales no fue posible realizar el seguimiento (numeral 10.2.1 de la Propuesta Regulatoria).

Razón por la cual, se solicitó a la SE señalar en el formulario del AIR todos los trámites y servicios que se desprenden de la Propuesta Regulatoria, especificando para tal efecto la información requerida en el artículo 46 de la LGMR.

Derivado de lo anterior, en su respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, la SE, en el documento 20220119162415_53159_NOM 194 Respuesta ampliaciones vf.pdf manifestó lo siguiente:

“Los servicios de la evaluación de la conformidad, es decir, la forma en que se demuestra el cumplimiento con las especificaciones de las normas oficiales mexicanas se realiza mediante el acto en que los sujetos obligados al cumplimiento de estas, realizan la solicitud a los diferentes organismos encargados. Para el caso de la presente propuesta dicha evaluación de la conformidad se debe llevar a cabo por las Unidades de Inspección Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el capítulo (primer párrafo) de la regulación.

Los numerales 10.2.1, 10.6.1 y 10.7 a los que hace alusión la Comisión se refieren a la entrega de información que las UIA realizan a la autoridad. El objetivo de estas disposiciones es contar con información suficiente para realizar las actividades de verificación y vigilancia del mercado regulado de forma adecuada por parte de las autoridades. Se prevé que con estas acciones se pueda realizar una implementación eficiente de la propuesta, así como evitar el riesgo de que los sujetos regulados incurran en alguna acción de incumplimiento de forma injustificada.

Por otra parte, dichas obligaciones contenidas en los referidos numerales no implican alguna resolución que la autoridad emita la autoridad, ni para las UIA, así como tampoco para los sujetos regulados. Por último, se informa que estas obligaciones ya se encuentran contempladas por la Ley de Infraestructura de la Calidad que, en el artículo 56, fracción VI y VII, señalan lo siguiente:

Artículo 56. Los Organismos de Evaluación de la Conformidad deberán:

...

- VI. Facilitar a la Autoridad Normalizadora de que se trate o a la Secretaría, la información y asistencia técnica que se le requiera, en los términos y formatos que éstas determinen, y*
- VII. Permitir la revisión o Vigilancia de sus actividades por parte de la Autoridad Normalizadora, y la supervisión por las entidades de Acreditación.*

JAAS/CPR



Bajo este contexto, la propuesta regulatoria señala las condiciones en que las UIA entregarán la información a la autoridad y se aclara que, en efecto, la regulación no crea, modifica o elimina trámites. Con ello se atiende el señalamiento de la Comisión."

Bajo tales consideraciones, en opinión de esta CONAMER las gestiones a que se refieren los numerales 10.2.1, 10.6.1 y 10.7, constituyen trámites en términos de lo previsto en el artículo 3, fracción XXI de la LGMR¹²; ello, independientemente de lo establecido por la referida Ley de Infraestructura de la Calidad.

En esa tesitura, esta Comisión reitera a la SE señalar en el formulario del AIR todos los trámites y servicios que se desprenden de la Propuesta Regulatoria, especificando para tal efecto la información requerida en el artículo 46 de la LGMR. Lo anterior, con el propósito de brindar total certeza jurídica respecto a los requerimientos de información, documentación o constatación que deberán observar las Unidades de Inspección Acreditadas para acreditar el cumplimiento de las disposiciones normativas.

3. Análisis de acciones regulatorias

Con relación al análisis de acciones regulatorias, se observa que la SE proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que a continuación se señala:

Establecen obligaciones/Establecen requisitos/Establecen o modifican estándares técnicos/Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.

Capítulo 1. Objetivo y campo de aplicación

Justificación: Este capítulo, al contener el alcance de la regulación, brinda certeza jurídica a las partes interesadas y al público en general, además de permitir una implementación eficiente y contribuir a los objetivos regulatorios de la misma.

Capítulo 2. Referencias normativas

Justificación: Este capítulo, al contener el alcance de la regulación, brinda certeza jurídica a las partes interesadas y al público en general, además de permitir una implementación eficiente y contribuir a los objetivos regulatorios de la misma.

Capítulo 4. Disposiciones generales

Justificación: Al incorporar una serie de disposiciones, este capítulo contribuye a brindar información suficiente para las entidades encargadas de la evaluación de la conformidad y los sujetos regulados, a fin de conseguir una implementación eficiente y conseguir los objetivos regulatorios.

Capítulo 5. Clasificación de vehículos

Justificación: La clasificación de los vehículos es esencial en la etapa de implementación y evaluación de la conformidad. Así, este capítulo resulta relevante, toda vez que evita asimetrías de información entre las partes lo que conducirá a que

¹² **"XXI. Trámite:** *Cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado realicen ante la autoridad competente en el ámbito federal, de las entidades federativas, municipal o de la alcaldía, ya sea para cumplir una obligación o, en general, a fin de que se emita una resolución."*

JAAS/CPR





las especificaciones de seguridad sean adecuadas y se logren los objetivos en materia de prevención de riesgos. Así mismo, este capítulo puede derivar en procesos productivos más eficientes lo que repercutirá de forma positiva en los fabricantes.

Capítulo 6. Elementos esenciales de seguridad

Justificación: Este capítulo es muy relevante dado que establece, como su nombre lo indica, todos los elementos esenciales que deben contener los vehículos. En este sentido, abona directamente a que los objetivos relacionados con la mitigación y la reducción de la exposición del riesgo de lesiones, decesos o daños materiales, puedan concretarse.

Capítulo 7. Elementos de seguridad para vehículos especiales

Justificación: Al incluir las especificaciones para los vehículos especiales, se evita una interpretación errónea que pueda conducir a incluir especificaciones inadecuadas que sean incapaces de mitigar los riesgos a la salud o a los daños materiales.

Capítulo 8. Elementos adicionales de seguridad

Justificación: Los elementos adicionales pueden contribuir a mejorar, aún más, la seguridad del vehículo, por consecuencia pueden abonar a obtener mejores resultados para la regulación. Al no ser mandatorio este capítulo, se brinda certeza a los sujetos regulados a fin de no saturar o encarecer indebidamente los servicios de la evaluación de la conformidad.

Capítulo 9. Información comercial

Justificación: Las especificaciones en materia de información comercial son muy relevantes a fin de que, tanto consumidores como fabricantes, cuenten con mayor y mejor información que les permita realizar un consumo adecuado lo que tiene como consecuencia evitar mercados asimétricos.

Capítulo 10. Procedimiento de evaluación de la conformidad

Justificación: La demostración del cumplimiento con la regulación es de vital importancia para que se puedan alcanzar los objetivos regulatorios. En este sentido, este capítulo es muy relevante pues contribuye a que los sujetos regulados y entidades encargadas de la evaluación de la conformidad puedan concretar tales actividades y lograr los objetivos en materia de seguridad.

Capítulo 11. Verificación y vigilancia

Justificación: Al dejar en claro las atribuciones de verificación y vigilancia, se aporta a que el mercado cuente con información suficiente y se eviten funciones para actores no adecuados.

Capítulo 12. Concordancia con Normas Internacionales

Justificación: La no equivalencia con normas internacionales se estipula en función de lo ordenado por nuestro marco jurídico vigente. No obstante, el resto de la regulación cuenta con mecanismos flexibles a fin de evitar barreras innecesarias.

Apéndice A (Normativo) Versión mínima de las regulaciones UNECE

Justificación: Este capítulo contribuye a una implementación eficiente, incluso, para vehículos que hayan sido fabricados en nuestro país. En este sentido evita barreras





innecesarias al comercio lo que podría redundar en restringir o contraer el mercado doméstico.

Apéndice B (Normativo) Criterios de clasificación como camioneta ligera

Justificación: Al igual que el capítulo cinco, el presente apéndice contribuye a aplicar de forma adecuada las especificaciones a ese segmento de productos lo que redundará en alcanzar los objetivos de la regulación.

Apéndice C (Normativo) Especificaciones para vehículos autónomos

Justificación: Este capítulo también contribuye a una eficaz implementación pues aborda el caso particular de vehículos autónomos. Con ello, se brinda información suficiente a fin de evitar errores de interpretación.

Apéndice D (Normativo) Listas de verificación de visitas de seguimiento

Justificación: Este capítulo contribuye a evitar diferencias o errores de interpretación entre las entidades encargadas de la evaluación de la conformidad y los sujetos regulados pues contiene información precisa y homogénea lo que podría redundar en la no duplicidad de acciones subyacentes al proceso de cumplimiento, esto es, evita desembolsos innecesarios.

Otras

Capítulo 3. Términos, definiciones y términos abreviados

Justificación: La incorporación de la terminología con su correspondiente definición, permite evitar desviaciones de información o una inadecuada interpretación por parte de los sujetos regulados y de las entidades encargadas de evaluar la conformidad lo que contribuye a una implementación eficiente y a alcanzar los objetivos regulatorios.

Capítulo 13. Bibliografía

Justificación: Este capítulo, al contener la lista de documentos que sirvieron de base en la elaboración de la propuesta regulatoria, aporta transparencia en la elaboración de la misma lo que contribuye a cumplir con los objetivos de mejora regulatoria."

Al respecto, mediante la solicitud de ampliaciones y correcciones, esta Comisión observó que la SE habría descrito el establecimiento de las acciones regulatorias contenidas en la regulación; no obstante, la justificación de algunas de ellas son de carácter descriptivo; y no explicó la manera en que cada una de esas acciones coadyuvará puntualmente a conseguir los objetivos de la Norma. Bajo tales argumentos, se solicitó a esa Secretaría, justificar las acciones regulatorias de la Propuesta Regulatoria que se encuentran en los Capítulos 9 y 10, además de cuantificar el costo por el establecimiento de las mismas.

Derivado de lo anterior, en su respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, la SE en el documento *20220119162415_53159_NOM 194 Respuesta ampliaciones vf.pdf* manifestó lo siguiente:

"Capítulo 9. Información comercial

Descripción: El capítulo 9 de la propuesta regulatoria contiene las disposiciones en materia de información comercial que el cooperativo brinda al consumidor,

JAAS/CPR





respecto de los dispositivos de seguridad. Esde resaltar que es posible brindar la información por medios físicos o electrónicos, en que se señale la versión del vehículo que contiene los dispositivos de seguridad (tanto obligatorios como adicionales) y consistente con el resto de información utilizada en otros medios físicos o electrónicos en el proceso de comercialización o promoción.

Justificación

La incorporación de mayor información con respecto a los dispositivos permitirá que los consumidores puedan contar con un panorama mas enriquecido con respecto a la seguridad del vehículo y poder tomar mejores decisiones de compra. Así, por ejemplo, para dos vehículos con características estéticas similares, pero con diferencias sustanciales en los dispositivos de seguridad, los consumidores podrian elegir estos últimos, lo que contribuirá a promover los objetivos regulatorios en materia de mitigar riesgos asociados a la seguridad, al eliminar igualmente, posibles asimetrías de información lo que se traduce en un mercado mas eficiente.

Capitulo 10. Procedimiento de evaluación de la conformidad

Descripción

El presente capítulo señala que la evaluación de la conformidad se debe llevar a cabo por Unidades de Inspección Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo. Incluye el proceso para obtener el dictamen con que los sujetos regulados demuestran el cumplimiento con la regulación, sujeto a etapas sucesivas y relevantes tales como las disposiciones generales, determinación de los requisitos de inspección, evaluación de la información, decisión sobre la inspección, emisión del dictamen y seguimiento.

Justificación

La información contenida en el presente capítulo es muy relevante pus informa con precisión la forma en que podra demostrar el cumplimiento de la regulación. Al respecto, se señala con precisión las actividades, obligaciones y demas acciones en que incurrirán los sujetos regulados, las unidades de inspección y las autoridades. En consecuencia, se eliminan riesgos de interpretación o incurrir en actividades innecesarias lo que repercutirá en evitar sobrecostos para los involucrados. Así, este capítulo contribuye directamente a que se cuente con la certeza de que los vehículos cuenten con los dispositivos de seguridad que permitan mitigar decesos, lesiones y daños materiales."

Derivado de lo anterior, una vez analizada la información proporcionada por la SE, se tiene por cumplido el presente apartado.

4. Análisis en Competencia

Por lo que hace al presente rubro, se observa que la SE, de manera específica en los Capítulos 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la Propuesta Regulatoria podrían restringir la competencia, de la siguiente forma:

"La entrada en vigor de la presente norma evitará que se incorporen al parque vehicular, vehículos que no cuentan con los dispositivos de seguridad mínimos, que provean condiciones de seguridad óptimas a sus usuarios. No obstante, esta medida no debe ser considerada como una afectación a la libertad de competencia entre

JAAS/CPR





los corporativos que comercializan los vehículos, toda vez que no genera barreras a la entrada a la industria o bien dificultan la operación de las que actualmente la integran, dado que el conjunto de productores y comercializadores deberán cumplir con las mismas obligaciones que establece el presente proyecto.

El presente anteproyecto, establece especificaciones de seguridad mínimas, fundamentales para mitigar el riesgo de accidentes automovilísticos derivados de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad del automóvil. En este sentido, aquellos corporativos que no demuestren cumplen con las especificaciones de la regulación propuesta, no podrán ser comercializados en el territorio nacional. Actualmente, las empresas formalmente establecidas en México, operan con especificaciones homogéneas, ya que se apegan a las normas internacionales o en su caso a las de nuestros principales socios comerciales, como es el caso de las especificaciones de Canadá o de Estados Unidos, por lo que no requerirán de cambios en la tecnología de fabricación, maquinaria ni en sus procedimientos."

No obstante, esa Secretaría justifica la necesidad de la inclusión de dichas acciones, de conformidad con lo siguiente:

"Los usuarios de automóviles se encuentran expuestos a riesgos inherentes a la conducción de un automóvil, los cuales aumentan considerablemente si el vehículo no cuenta con los dispositivos de seguridad necesarios que ayuden a prevenir o minimizar las consecuencias de un accidente vial. En este sentido, al garantizar que los vehículos nuevos que se incorporan al parque vehicular cuentan con los dispositivos de seguridad necesarios para mitigar el riesgo de accidentes, se esperaría que el número de accidentes que son ocasionados por la falta de dispositivos de seguridad disminuyan drásticamente, generando un beneficio social y económico."

Por otra parte, se informa que, a la fecha de la emisión del presente Dictamen, no se ha recibido opinión alguna, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

5. Impacto económico

Costos y Beneficios

Por lo que hace los costos de la Propuesta Regulatoria, la SE adjuntó el documento denominado 20211129193804_52799_AIR NOM 194 SE 2020 vf.pdf, a través del cual señaló:

"Los costos asociados a la propuesta regulatoria se relacionan con la certificación y las pruebas de laboratorio a fin de garantizar que los dispositivos de seguridad den cumplimiento con la NOM. Considerando los vehículos comercializados en el territorio nacional el último periodo que aún no cuentan con los dispositivos requeridos por la regulación, y los costos de cumplimiento, el agregado asciende a un total de 438 millones 804 mil pesos (ver Tabla 20).

JAS/CPR



Tabla 20 Costos de la propuesta regulatoria

Concepto	Cantidad
Vehículos que no cuentan con dispositivos de la propuesta regulatoria	25,812
Certificación + pruebas de laboratorio	17,000
Total	438,804,000

Fuente: elaboración propia

Los costos se evalúan para un horizonte de cinco años debido a que es el tiempo en que se realizará la revisión de los objetivos por parte de la autoridad normalizadora. Los costos, como ya se señaló, implican un escenario en el cual, solo un segmento de los vehículos no cuenta¹³ con las disposiciones de la propuesta regulatoria y se desembolsarán en una ocasión, toda vez que el cumplimiento, para los sucesivos periodos, ya se encuentra contemplado en la regulación vigente. Así, los costos promedio anuales ascienden a un total de 87 millones 760 mil 800 pesos y se muestran en la Tabla 21.

Tabla 21 Costos agregados de la propuesta regulatoria

Periodo	Monto
1	438,804,000
2	0
3	0
4	0
5	0
Total	438,804,000
Promedio	87,760,800

Fuente: elaboración propia

Por lo que hace a este rubro, se observa que en la solicitud de ampliaciones y correcciones, la CONAMER refirió lo siguiente:

"... la SE identificó los costos que supone la regulación, de manera particular los relativos al Procedimiento para la evaluación de la conformidad, los cuales se relacionan con la certificación y las pruebas de laboratorio (considerando los vehículos que no cuentan con los dispositivos) por el monto de \$438,804,000 agregado, sin embargo, a esta CONAMER no le fue posible determinar cómo se llegó a la estimación referida.

En este sentido, este órgano desconcentrado advierte que la información proporcionada por la SE es insuficiente para poder dimensionar el impacto que tendrá la emisión de la Propuesta Regulatoria sobre los particulares, por lo que esta Comisión solicita a la SE brindar la información respecto de la estimación de todos los costos que pudiera generar al particular la implementación de la Propuesta Regulatoria.

¹³ Sin embargo, puede existir el caso que los fabricantes, siguiendo la tendencia de las normas internacionales, con respecto de las que se encuentra armonizada la propuesta regulatoria, ya contemplen la incorporación de los dispositivos de seguridad.

JAAS/CPR



Oficio No. CONAMER/22/0931

En consecuencia, una vez ajustados los costos derivados de la Propuesta Regulatoria, será necesario que de la misma forma se ajusten los beneficios netos de la regulación."

En ese tenor, en su respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones, de manera particular en el documento 20220119162415_53159_NOM 194 Respuesta ampliaciones vf.pdf, la SE manifestó lo siguiente

"Los precios de los bienes o servicios que contemplan los costos que se cubren y que se pueda contar con un margen de ganancia para el oferente. El caso de la propuesta regulatoria se refiere a los servicios de la evaluación de la conformidad que se reflejan en el certificado de cumplimiento y la tarifa que por éste pagan los sujetos regulados, que son quienes tienen el respectivo impacto la regulación. De esto se desprende que dichas tarifas de los certificados las cobran las unidades de inspección que, al igual que lo que se describe antes, ya contempla los costos en que incurren para obtener sus respectivos márgenes de ganancia.

Los costos que se estimaron en el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), se reflejan en los costos de cumplimiento, es decir, el precio final de los servicios de la evaluación de la conformidad para los sujetos regulados por lo que ya incluyen las actividades que realizarán las unidades de inspección.

Adicionalmente, tal como se señaló en el inciso a) del presente documento, la obligación de la entrega de información por parte de las unidades de inspección a la autoridad, ya se encuentra en la Ley de la infraestructura de la Calidad (artículo 56, fracción VI y VII) con la finalidad de contar con trazabilidad en el proceso de verificación y vigilancia, para mantener un mercado ordenado y lograr los objetivos regulatorios planteados. Por estas razones se considera que no se generen nuevos costos a los previamente analizados. Con lo expuesto se atiende el señalamiento de la Comisión."

En relación a lo anterior, la SE manifiesta que por lo que hace a los numerales 10.11, 10.12 y 10.13 no existen nuevos costos para los sujetos regulados, sin embargo, en dichos numerales se establecen trámites que deben de ser considerados en los costos de cumplimiento de la Propuesta Regulatoria, ya que las Unidades de Inspección Acreditadas deberán cumplir con todos los requisitos establecidos.

Derivado de lo anterior, esta Comisión reitera la solicitud de brindar la información correspondiente a los costos previstos en los numerales mencionados en el párrafo anterior e incluirla en el apartado de costos del AIR, haciendo en consecuencia, las adecuaciones necesarias al apartado de la justificación que garantice que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos.

VIII. Cumplimiento, aplicación y evaluación de la propuesta

Respecto de la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SE proporcionó la siguiente información:

"Con respecto a la evaluación de la conformidad para el proyecto que se somete a dictamen, en este momento se cuenta con infraestructura para evaluar la conformidad, entidades acreditadas y aprobados por la SE quienes pudieran evaluar la regulación, toda vez que cuentan con el equipo necesario para hacerlo, por lo que





no requieren de realizar alguna inversión adicional, en razón de que la misma se llevará a cabo con el mismo equipo con el que cuentan hasta ahora."

De la misma forma, por lo que hace a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, señaló:

"Al respecto, estas actividades se describen en el Capítulo II que señala:

La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable.

Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disponibilidad sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en este Proyecto de NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa más no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros.

En caso de queja presentada en términos del marco jurídico aplicable, la autoridad procederá conforme a este."

Derivado de lo anterior, esta Comisión considera adecuados la forma y los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, así como la forma y los medios con los que se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria.

IX. Consulta pública

Es importante señalar que, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR, la CONAMER hizo pública la Propuesta Regulatoria, a través de su portal electrónico desde el día de su recepción.

Bajo ese contexto, se observa que desde su recepción y hasta la fecha de emisión del presente Dictamen, se ha recibido el siguiente comentario de particulares:

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN		
B000213750	Arnoldo López González	30/11/2021

Dicho comentario, se encuentra disponible para su consideración en la siguiente liga electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/26649>

Lo anterior se comunica para su conocimiento y con el fin de que esa Secretaría brinde respuesta al referido comentario, indicando la procedencia del mismo, o bien, las razones por las que no fue contemplado.

X. Conclusiones

Por todo lo expresado con antelación, esta Comisión queda en espera de que la SE brinde la respuesta correspondiente al presente Dictamen Preliminar, manifestando su

JAAS/CPR





Oficio No. CONAMER/22/0931

consideración respecto de los comentarios efectuados por esta Comisión y, en su caso, se realicen las modificaciones que correspondan al AIR y/o a la Propuesta Regulatoria, o bien, comunique por escrito las razones por las que no consideró pertinente su incorporación, en cumplimiento de lo señalado por el artículo 75 de la LGMR.

Lo anterior, se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR, y en el artículo 9, fracción XI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria¹⁴.

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

Atentamente,
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

¹⁴ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

JAAS/CPR

Celia Perez Ruiz

De: Gestión de la UAF
Enviado el: lunes, 28 de febrero de 2022 05:24 p. m.
Para: Celia Perez Ruiz
CC: Adriana López Flores
Asunto: RE: NOTIFICACIÓN DE OFICIO

SE ACUSA DE RECIBIDO

Buenas Tardes,

"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-CoV2 (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"**



Control de Gestión

gestionuaf@economia.gob.mx

Pachuca N° 189, Piso 11, Col. Condesa CP 06140,
Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México
Tel (55) 5729-9100
Extensiones 17044, 17027, 17041, 17007

Unidad de Administración y Finanzas

De: Celia Perez Ruiz
Enviado el: lunes, 28 de febrero de 2022 04:53 p. m.
Para: Romr <romr@economia.gob.mx>; Gestión de la UAF <gestionuaf@economia.gob.mx>
CC: Adriana López Flores <adriana.lopez@economia.gob.mx>; Alberto Montoya Martin Del Campo <alberto.montoya@conamer.gob.mx>; Jessica Poblano Ramírez <jessica.poblano@conamer.gob.mx>; Andrea Ángel Jiménez <andrea.angel@conamer.gob.mx>; Juan Antonio Alcántara <juan.alcantara@conamer.gob.mx>; Francisco Javier Atzin Cruz <francisco.atzin@conamer.gob.mx>; Sabrina María del Pilar Hernández Morales <sabrina.hernandez@conamer.gob.mx>; Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra <ricardo.ruiz@conamer.gob.mx>; Marycruz Sanchez Cerrillo <marycruz.sanchez@conamer.gob.mx>
Asunto: NOTIFICACIÓN DE OFICIO

C.P. MÓNICA LEÓN PEREA

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 del Dictamen Preliminar.

Propuesta Regulatoria: ***“Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, “Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos–Requisitos y especificaciones” (Cancelará a la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 2016)”***.

Oficio de respuesta: CONAMER/22/0931 del 23 de febrero de 2022.

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.

Celia Pérez Ruiz

Directora de Servicios Agropecuario, Comercio e Industria

Coordinación General de Mejora Regulatoria de Servicios y Asuntos Jurídicos

Comisión Nacional de Mejora Regulatoria