



**Asunto:** Se emite Dictamen Preliminar respecto a la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO2) PROVENIENTES DEL ESCAPE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS"**.

Ref. 04/0022/290523

Ciudad de México, a 29 de septiembre de 2023.

**LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES**  
**Subsecretario de Regulación Ambiental**  
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
**Presente**

Me refiero a la Respuesta a Dictamen Preliminar de la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO2) PROVENIENTES DEL ESCAPE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS "** y a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), y recibidos en esta Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 22 de septiembre de 2023, a través del portal correspondiente<sup>1</sup>.

Cabe precisar que el procedimiento de mejora regulatoria del tema en análisis, inició con el formulario del AIR que fue ingresado el 29 de mayo de 2023, sobre el cual se emitió un Dictamen Preliminar mediante oficio CONAMER/23/3612 de fecha 10 de julio de 2023, al que se dio respuesta a través del formulario de Respuesta a Dictamen Preliminar, motivo del presente oficio.

En el Dictamen Preliminar emitido el 10 de julio se señaló que la Propuesta Regulatoria enviada a esta Comisión el día 29 de mayo de 2023 guardaba identidad con el Proyecto de NOM publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 9 de junio de 2023 por lo que esta Comisión no podía emitir una resolución respecto de un proceso que aún no concluía, en virtud de que las Propuestas Regulatorias que son sometidas a la CONAMER, deben ser Regulaciones definitivas y guardar identidad con la que se pretenda publicar en el medio de difusión, una vez obtenida la resolución final de esta Comisión.<sup>2</sup>

Sobre el particular, la SEMARNAT en el documento "20230915135809\_55766\_Anexo K. Atención a COFEME-23-3612\_14SEP2023.docx", que forma parte de los anexos del formulario de la Propuesta Regulatoria, informa que:

*"... una vez concluido el periodo de consulta pública del Proyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, se integró un grupo de trabajo (GT) para analizar y atender los comentarios recibidos en dicho proceso. En este contexto cabe señalar lo siguiente:*

- *El 8 de agosto de 2023 concluyó el periodo de consulta pública;*
- *Se recibieron, 125 comentarios en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), a la propuesta regulatoria por parte de 11 promoventes;*

<sup>1</sup> <https://cofemersimir.gob.mx/>

<sup>2</sup> Del Oficio No. CONAMER/23/3612, emitido el 10 de julio de 2023.

CLS





- Además, se señala que se recibieron 37 comentarios a través del portal electrónico de la CONAMER, al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-163-SEMARNAT-2023, por parte de cinco promoventes, mismos que se atendieron a través del "Anexo I. RespComenta\_NOM-163\_CONAMER";
- El GT sesionó entre el 25 y 30 de agosto del presente año y el 6 de septiembre acordó la propuesta de respuesta a los comentarios de la consulta pública, así como la propuesta de texto final de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, modificada en virtud de los comentarios considerados como procedentes o parcialmente procedentes; [...]”

Al respecto, se identifica que la Propuesta Regulatoria remitida es la versión final del procedimiento de normalización, por lo que, se comunica que derivado del análisis de la información contenida en la Propuesta Regulatoria y su AIR correspondiente, continúan sujetos al procedimiento de mejora regulatoria, ello en virtud de que se constató que conforme a lo previsto en los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71 y 75 del Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR, cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable en la materia, por lo que se tiene a bien emitir el siguiente:

### DICTAMEN PRELIMINAR

#### I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Con respecto al presente apartado, con relación al requerimiento de simplificación regulatoria previsto en el artículo 78 de la LGMR, para atender lo señalado en el Dictamen Preliminar, de fecha 10 de julio, la SEMARNAT señaló en el documento denominado "20230915135809\_55766\_Anexo K. Atención a COFEME-23-3612\_14SEP2023.docx", anexo al formulario del AIR, lo siguiente:

“...  
Sobre el particular y conforme al Modelo de Costeo Estándar señalado en la "Guía<sup>3</sup> para evaluar el impacto de la regulación" en lo correspondiente a Costos financieros, se determinó que no se generaron costos adicionales. No obstante, con respecto a los **costos de cumplimiento en su clasificación de costos administrativos se detectaron trámites no cuantificados**, mismos que se describen y agregan en el "Anexo G. Trámites cargas administrativas". En este sentido, se obtiene un ajuste a los costos para un Proy-NOM en ta.

Asimismo, con relación a, barreras que puedan afectar la competitividad, se informa que no se identificaron barreras que puedan afectar la competitividad en el comercio de los vehículos obligados por la propuesta regulatoria. Es importante indicar que, dado que la propuesta regulatoria deriva de la modificación de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, no presentó dichas barreras al origen de la misma.  
...”

Además, esa Secretaría en el documento adjunto denominado 20230915135751\_55766\_Anexo J. Propuesta cumplimiento al art78 de la LGMR Mod NOM-163\_14SEP2023.docx, incluyó lo siguiente:

A efecto de dar cumplimiento al artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, para la expedición de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, que a la letra señala:

“Artículo 78. Para la expedición de Regulaciones, los Sujetos Obligados deberán indicar expresamente en su Propuesta Regulatoria, las obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, con la finalidad 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.”

<sup>3</sup><https://www.gob.mx/conamer/documentos/guia-para-evaluar-el-impacto-de-la-regulacion>





Se toma en consideración un comparativo entre el costo de cumplimiento de la norma actual NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 (**NOM-2013**) y la propuesta de NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023 (**NOM-2023**), conforme a lo siguiente:

De acuerdo con el análisis costo-beneficio de la Manifestación de Impacto Regulatorio de la NOM-2013, el costo de cumplimiento de la NOM para los sujetos regulados en un periodo regulado de tres años modelo 2014-2016 fue de: \$270,840 millones de pesos.

Para el caso de la propuesta de NOM-2023 que aplicará en el periodo regulado de tres años modelo 2025-2027, la inversión para que los agentes regulados ajusten sus tecnologías para dar cumplimiento a las especificaciones que contiene la propuesta regulatoria, en un escenario permanente, es: \$470,446.5 millones de pesos.

El comparativo entre las dos regulaciones ajustado por año modelo regulado a costos presentes, es el siguiente:

### **OPERACIONES**

**NOM-2013: \$270,840 millones de pesos**, el cual es el costo estimado para tres (3) años; y  
**NOM-2023: \$470,446.5 millones de pesos**, mismo que es el costo estimado para tres (3) años.

### **Costo anualizado**

Para la obtención del costo anual, por cada regulación, se divide el costo total entre el número de años modelo regulados, tal como se observa a continuación:

NOM-2013=  $270,840/3= 90,280$ /año, se utilizó un tipo de cambio \$13.25 pesos por dólar americano  
NOM-2023=  $470,446.5/3= 156,815.5$  /año, utilizando el **tipo de cambio \$20.3 pesos por dólar americano de 2021, para ser consistentes con el análisis de impacto regulatorio.**

Este costo anual se debe transformar en dólares americanos (USD), dado que el costo mayor proviene de precios de tecnologías que debe invertir los sujetos regulados; motivo por el cual, este se divide entre el tipo de cambio utilizado para cada regulación.

=> En 2013 fueron  $\$90,280/13.25= \$6,814$  millones USD<sub>2013</sub> (MUSD); y  
Para 2021 son  $\$156,821.8 /20.3= \$7,725$  millones USD<sub>2021</sub>, mismos que se encuentran actualizados.

Ahora bien, si queremos actualizar los 6,814 millones USD<sub>2013</sub>, a lo que cuestan en 2021, debemos utilizar un factor de inflación del índice de precio al consumidor de los Estados Unidos de América (IPC, CPI por sus siglas en inglés) de 2013 y de 2021<sup>4</sup>:

Factor de inflación<sub>2013-2021</sub>=  $IPC_{2021}/IPC_{2013}= 270.97 / 232.96= 1.16$

$X \text{ MUSD}_{2021} = (\$6,814 \text{ MUSD}_{2013} * \text{Factor de inflación}_{2013-2021})$   
=  $[(\$6,814) * (1.16)]$   
= **\$7,904.24 MUSD<sub>2021</sub>**

Ahora:

En pesos mexicanos.

$Y \text{ MDP}_{2021} = X \text{ MUSD}_{2021} * (\text{tipo de cambio } 2021)$   
=  $\$7,904.24 \text{ MUSD} * \$20.3 \text{ pesos mexicanos}$   
= **\$160,456 millones de pesos (MDP)**

Donde:

Factor de inflación: la relación entre el índice de precios al consumidor de los años 2013 y 2021  
IPC<sub>2013</sub>: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (CPI por sus siglas en inglés), anual del año 2013;

<sup>4</sup> <https://www.bls.gov/data/>

Se utiliza el CPI de los Estados Unidos de América, dado que los costos que debe invertir los sujetos regulados provienen de precios de tecnologías que se producen y se comercializan en ese País.

GLS





IPC<sub>2021</sub>: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (CPI por sus siglas en inglés), del mes de enero de 2021;  
 X MUSD<sub>2021</sub>: Es el valor anual actual de lo que costó la NOM versión 2013 en dólares americanos; y  
 Y MDP<sub>2021</sub>: Es el valor anual actual de lo que costó la NOM versión 2013 al tipo de cambio 2021, en pesos mexicanos.

Se deriva que el costo anual de la **NOM-2013 es 2.26% mayor que la NOM-2023.**

**Costo actualizado del periodo regulado de la NOM-2013**

Costo NOM-2013: Y MDP<sub>2021</sub>\* 3 años de aplicación  
 => es **481,368 MDP**

Costo NOM-2023: **\$470,446.5 MDP**, se mantiene igual.

**Diferencia de costos de las dos regulaciones (D)**

D= Costo NOM-2013 – Costo NOM-2023= 481,368 MDP - \$470,446.5 MDP  
 = **-\$10,901 MDP**

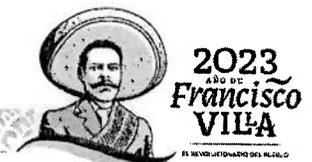
Se concluye que la NOM-2023 es menos costoso que la NOM-2013, dado que una vez que se actualizó el costo anual de la NOM-2013, aplicándole tanto el factor de inflación y utilizando el tipo de cambio de 2021. Se deduce que el costo de la **NOM-2023 es menor 2.26% que el costo de la NOM-2013, con emisiones meta más estrictas que las de la versión 2013.**

**TABLA RESUMEN**

CONCEPTO	NOM-2013	NOM-2023	Observaciones
Costo de cumplimiento	\$ 270,840 MDP	<b>\$470,446.5</b>	De acuerdo con la MIR 2013 y la AIR 2023
Costo por año regulado	\$ 90,280 MDP	\$ 156,815.5 MDP	
Costo por año regulado en dólares americanos	\$ 6,814 MDD Tipo de cambio 13.84/Dólar	\$ 7,725.21 MDD Tipo de cambio \$20.93/Dólar	
Costo por año regulado, actualizado, en dólares americanos	\$ 7,904.24 MDD	\$ 7,725.21 MDD	Factor de inflación <sub>2013-2021</sub> = IPC <sub>2021</sub> /IPC <sub>2013</sub> = 270.97 / 232.96= 1.16
Costo por año regulado, actualizado, en pesos mexicanos	\$ 160,456 MDP Tipo de cambio 20.93/Dólar	\$ 156,821.67 MDP Tipo de cambio 20.93/Dólar	Por año regulado, el CC de la NOM de 2023 es 2.26 % menor que el de la NOM de 2013

ok

ALS





<p>Costo por periodo regulado, actualizado, en pesos mexicanos</p>	<p>\$ 481,368 MDP</p>	<p>\$ 470,446.5 MDP</p>	<p>Por periodo regulado, el CC de la NOM de 2023 es 2% menor que el de la NOM de 2013.</p>
--	-----------------------	-------------------------	--

Al respecto, se considera parcialmente atendido el requerimiento de simplificación regulatoria; ello, en virtud de que en el presente Dictamen Preliminar se realizan algunas observaciones que pudieran necesitar ajustar la información proporcionada para demostrar el cumplimiento del requisito de simplificación regulatoria.

A efectos de considerar completamente atendido el requisito de simplificación regulatoria y estar en condiciones de reconocer los ahorros netos en costos de cumplimiento calculados a la orden de \$10,901.00 millones de pesos (resultado del comparativo en costos de la NOM del 2013 y de la de 2023), y dado que esta Comisión sigue sin encontrar los instrumentos vigentes en los cuales se establecen actualmente los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, ya que los Avisos antes mencionados tenían una vigencia hasta el año 2018, se reitera la solicitud del Dictamen Preliminar del 10 de julio de 2023, de indicar expresamente los instrumentos vigentes y/o las obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, con la finalidad de reducir el costo de cumplimiento.

**II. Consideraciones Generales.**

Con la finalidad de brindar el contexto que derivó en el tema de la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT indicó los antecedentes del marco legal que da cabida a dicha propuesta, considerando la información que incluye en la misma, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente como si a la letra se insertaran.

**III. Objetivos de la regulación y problemática.**

Con información proporcionada por la SEMARNAT en el documento denominado "20230915135200\_55766\_AIR-NOM-163\_14SEP2023.docx" adjunto al formulario del AIR, para dar respuesta al presente apartado, se identifica que el objetivo de la Propuesta Regulatoria consiste en:

*"...establecer los parámetros y la metodología para el cálculo de los promedios corporativos meta y observado de emisión de bióxido de carbono expresado en gramos de bióxido de carbono por kilómetro (g CO<sub>2</sub>/km), respecto de los vehículos automotores ligeros nuevos que utilizan gasolina, diésel y gas natural como combustible o que son vehículos híbridos o eléctricos y que se comercializan en México a partir del año modelo 2019 y hasta el año modelo 2027. Cabe mencionar que el periodo 2019-2024 es de cumplimiento voluntario y el periodo 2025-2027 es obligatorio.*

*Por lo anterior, se tiene por objeto modificar los apartados Objetivo, Campo de aplicación, Términos y definiciones, Especificaciones, Procedimiento para la evaluación de la conformidad de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013; además de la inclusión de apéndices adicionales, detallando las modificaciones en el documento referido."*

Al respecto, si bien esa Secretaría señala de manera puntual el establecimiento de los parámetros y la metodología para el cálculo de los promedios corporativos meta y observados de emisión de bióxido de carbono respecto de vehículos automotores ligeros nuevos que utilizan diésel, gasolinas

GLS





y gas natural como combustible, y señalan como objeto el de modificar los apartados Objetivo, Campo de aplicación, Términos y definiciones, Especificaciones, Procedimiento para la evaluación de la conformidad y la inclusión de apéndices, lo que describen de manera atinada, es necesario que la SEMARNAT, a efectos de robustecer los propósitos de la Propuesta Regulatoria, describa los resultados que se pretenden alcanzar una vez aplicada la regulación.

Por otro lado, esa Secretaría expuso el contexto del cual deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, en el numeral 2 del mismo documento, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como sí a la letra se insertaran. Con base en la información aportada por esa Secretaría, se observa que, como uno de los argumentos de la problemática, se tiene que la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 regulaba a los vehículos años modelo 2014-2016, ya que se apegaba a la forma en que regulaba Estados Unidos por periodos acotados, en ese sentido, se solicita a esa Secretaría describir las implicaciones que ello tiene en términos de la necesidad de la intervención gubernamental a través de la emisión de la Propuesta Regulatoria.

Por otro lado, en el mismo análisis de la problemática, esa Secretaría señaló que, además de la consideración de regular por periodos acotados, que derivado de nuevas regulaciones de Estados Unidos (primer socio comercial de México) se detectó la problemática que tuvo como consecuencia la actualización del periodo 2019-2027, así como las especificaciones y procedimientos de cálculo que se encuentran en la Propuesta Regulatoria, no obstante, no queda del todo claro el contexto que hace necesario la actualización de esas especificaciones y procedimientos de cálculo, por lo que se solicita a la SEMARNAT brindar mayor información que permita advertir la situación que amerita dichas actualizaciones, además se solicita que se brinde mayor información respecto de las nuevas regulaciones de Estados Unidos y describir el impacto en México que resulta en la necesidad de la actualización.

En adición, y como parte de los argumentos de la problemática, se observa que la SEMARNAT señala la necesidad de, además de contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia de reducción de gases de efecto invernadero, la de incrementar el rendimiento de combustible en los vehículos ligeros nuevos: *"se infiere que una falta de regulación provocaría que los agentes regulados no presentan una mejoría en rendimiento de combustible"* sin que brinde detalle al respecto, por lo que se solicita a esa Secretaría remitir los argumentos necesarios que permitan advertir que sin la emisión de la Propuesta Regulatoria no se lograría el incremento del rendimiento de combustible.

**IV. Identificación de las posibles alternativas a la regulación.**

Con la finalidad de responder el numeral 4 del formulario del AIR, la SEMARNAT analizó y justificó las alternativas regulatorias de no emitir regulación, incentivos económicos, esquemas de autorregulación, esquemas voluntarios, otras (Convenio) y otro tipo de regulación (para las cuales realizó una descripción detallada, para algunas, brindó ejemplos de aplicación en el ámbito internacional y en México), por lo que, una vez analizada dicha información, es necesario que se indique para cada una de las alternativas expuestas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación.

Por otro lado, y por lo que hace al numeral 5 del formulario del AIR, relativo a justificar las razones por las que se considera que la propuesta regulatoria es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada, esa Secretaría señaló lo siguiente:

*"A pesar de que existen diferentes alternativas para hacer más eficiente el consumo de gasolina y disminuir las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos, como se expresó líneas arriba, con ninguna de ellas se obtendrían los resultados que con esta propuesta regulatoria se pudiesen conseguir, lo cual ha quedado comprobado, ya que la NOM-163- SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 alcanzó su objetivo regulatorio, en función de los resultados que se muestran en la siguiente Tabla 9:*





**Tabla 9.- Rendimientos de combustible estimados y observados por la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013**

Año regulado	Objetivos estimados de rendimiento de combustible para flota mexicana por el Proyecto de NOM 163-2013* [km/l]	Rendimiento de combustible observado de la flota mexicana por la aplicación de la NOM 163-2013 [km/l]**	Incremento del rendimiento de combustible observado con respecto al rendimiento de combustible estimado por el proyecto de NOM 163-2013	Incremento del rendimiento de combustible observado con respecto al rendimiento de combustible base**
2014	13.75	14.19	3.2 %	15.3 %
2015	14.27	14.99	5.0%	21.8 %
2016	14.92	15.52	4.0 %	26.1 %

\*Fuente: MIR de la NOM 163-2013

\*\*Rendimiento base de 12.30 km/l

\*\*\*Rendimiento observado en una flota base año modelo 2016 (resultados preliminares)

La propuesta normativa posee las siguientes fortalezas: 1) Dado el resultado del análisis de los costos de cumplimiento y los beneficios netos estimados que se pueden alcanzar (ver Archivo: Análisis Costo Beneficio 9MAY2023), la modificación a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 es el mejor instrumento de política pública para reducir el consumo de combustible para los vehículos y la cantidad de CO2 que estos emiten. 2) De acuerdo con su objetivo y campo de aplicación, la propuesta, en el corto plazo, permitirá alcanzar una relación costo-beneficio mayor que las otras opciones, mientras que, en el largo plazo, permite obtener mayores beneficios país, con base a que la renovación paulatina de la flota vehicular estará acompañada de mejoras tecnológicas. 3) El carácter obligatorio de la medida permite la reducción de emisiones de bióxido de carbono y la mejora del rendimiento de combustible planteadas en los ordenamientos legales en materia de cambio climático y de aprovechamiento sustentable de la energía; además, brinda certeza a los sujetos regulados en torno a las especificaciones que deben cumplir.<sup>5</sup> (sic)

En ese contexto, si bien se identifican las fortalezas de la Propuesta Regulatoria, el objetivo del numeral en comento es que, a partir del análisis de los costos y los beneficios de cada una de las alternativas, se justifique que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción, razón por la cual se solicita robustecer la sección en comento, debiendo detallar el beneficio que aporte cada una de las opciones alternativas a la emisión de la Regulación.

Finalmente, y por lo que hace a la respuesta del numeral 6 del formulario del AIR, relativo a describir la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia, se identifica que la SEMARNAT señaló que "La experiencia internacional en normatividad de eficiencia energética vehicular y de emisiones de CO2 se encuentra principalmente en los países de la Comunidad Europea, Japón, Estados Unidos, Canadá, China, Arabia Saudita y Corea del Sur. Los diseños de su normatividad son muy diferentes entre sí. ...", además de hacer una reseña de cada uno de esos casos, sin que incluyera cuál de esa normatividad internacional tomó como referencia para la elaboración de la Propuesta Regulatoria y las razones por las que dichos elementos permiten atender el problema identificado, dadas las características de México y del sector regulado, por ello, se solicita la justificación respectiva.

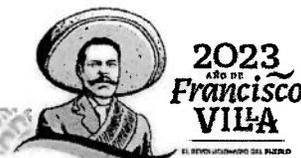
**V. Impacto de la regulación.**

**A. Análisis de riesgos.**

Respecto a este apartado del formulario del AIR, sobre los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, la SEMARNAT identificó dos tipos de riesgos que motivan la emisión de la regulación, riesgos al medio ambiente y riesgos a la salud, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran.

GLS

<sup>5</sup> Anexo del formulario del AIR, denominado "20230915135200\_55766\_AIR-NOM-163\_14SEP2023.docx".





Al respecto, si bien la SEMARNAT para los dos riesgos identificados señaló el tipo de riesgo, la población afectada, la afectación y su magnitud, el origen y área geográfica y la probabilidad de ocurrencia, se requiere que precise el origen o fuente del riesgo, ya sea físico o geográfico, de manera que se identifique claramente la causalidad y localización del riesgo con base en evidencia o estudios científicos.

Por otro lado, y relativo a las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador que permitan medir su situación actual y medir su evolución en el tiempo, esa Secretaría brindó argumentos los cuales se tienen aquí por como si a la letra se insertaran. No obstante lo anterior, y aun cuando se señalaron los posibles indicadores asociados a los riesgos identificados, a efectos de evaluar el impacto de la Propuesta Regulatoria sobre los riesgos, es necesario que esa Secretaría incluya una evaluación de los niveles de los riesgos que se presentarían sin la emisión, y que esta se compare con el nivel de riesgo esperado con la aplicación de la regulación o que, en su caso, se proporcione una estimación de la reducción esperada en los niveles actuales de los riesgos identificados.

**B. De la carga administrativa.**

Para dar respuesta al numeral 11 del formulario del AIR, en el que se solicita que la Dependencia exprese si la regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites; la SEMARNAT identificó en el documento anexo denominado "20230915135200\_55766\_AIR-NOM-163\_14SEP2023.docx", la información de los trámites que se crearán y modificarán, es por ello que, desde la emisión del Dictamen Preliminar No. CONAMER/23/3612 se tuvo por atendido lo solicitado en el formulario del AIR para esta sección.

**C. Acciones regulatorias distintas a trámites.**

Sobre dicho apartado, considerando la información proporcionada por la SEMARNAT en el AIR recibido el 22 de septiembre de 2023, en su anexo denominado "20230920184810\_55766\_Anexo H. Comparativo entre la NOM-163 2013 y NOM-163-2023\_15SEP2023.docx", la SEMARNAT incluyó diversas acciones regulatorias con especificaciones técnicas que deberán cumplir los sujetos regulados, las cuales han sido identificadas y justificadas, de esta manera con la información remitida, se considera atendido el numeral 12 del formulario de AIR.

**D. Análisis costo Beneficio.**

Respecto a la estimación económica por el impacto que implica la emisión del instrumento regulatorio, la SEMARNAT señaló que utilizó la metodología contemplada en el estudio "Evaluación de la efectividad de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 sobre emisiones y rendimiento de combustible de los vehículos ligeros nuevos", auspiciado por la Agencia de Cooperación Alemana al Desarrollo (GIZ, por sus siglas en alemán). En el documento, "Anexo A. Análisis Costo Beneficio 9MAY2023.docx", incluido en los anexos de la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT señaló haber considerado dos diferentes escenarios a fin de realizar los cálculos del presente numeral considerando estimaciones de cuatro costos como resultado de la implementación de la Propuesta Regulatoria, a saber:

- a) Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria; costos de la implementación de tecnologías emergentes, las cuales incluyen desactivación de cilindros, hibridación, reducción de peso y vehículos eléctricos;
- b) Costos por modificación de los segmentos e inclusión de gas natural; costos derivados de la modificación (corrimiento de sombra) en los segmentos de sombra para las categorías de vehículos de pasajeros y costos de inversión por parte de los sujetos regulados por equipar los laboratorios con un analizador adicional (analizadores de gases)

ds





- c) Costos totales por acreditación y operación de las Unidades de Inspección Acreditadas (UIA); costos asociados al servicio de evaluación y acreditación que varían en función de año, número de materias acreditadas para la inspección, visitas de evaluación, etc.; y
- d) Costos de la creación del trámite de aviso de mecanismo de compensación.

Al respecto, SEMARNAT presentó los siguientes costos agregados:

**"TABLA 1. Costos de la Propuesta Regulatoria**

Concepto	Escenario con impacto temporal (millones de pesos)	Escenario con impacto permanente (millones de pesos)
<b>Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria</b>	\$223,774.64	\$468,594.8
<b>Costos por modificación de los segmentos e inclusión de gas natural</b>	1,870	1,870
<b>Costos totales por acreditación y operación de las Unidades de Inspección Acreditadas (UIA)</b>	\$0.178373	\$0.178373
<b>Costos de la creación del trámite de aviso de mecanismo de compensación</b>	\$0.051210.00	\$0.051210.00
<b>Costos totales</b>	<b>\$225,644.8</b>	<b>\$470,465.0</b>

**b) Beneficios**

**Grupo o industria al que le impacta la regulación:** Población en general y el medio ambiente.

**Describe y estime los beneficios:** Respecto a los beneficios asociados con la implementación de la Propuesta Regulatoria, SEMARNAT consideró dentro de los escenarios señalados cuatro conceptos para el cálculo de los ahorros:

- a) Ahorro en consumo de gasolina; ahorro de combustible de la Propuesta Regulatoria de emisiones de CO<sub>2</sub> y rendimiento de combustible. Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>; Derivado de la implementación de las tecnologías requeridas y del menor consumo de gasolina. Impactos en salud; Beneficios asociados con la reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y bióxido de azufre. Ahorros de inversión; En el entendido de que la distancia anual recorrida por vehículo es un factor determinante en el periodo de recuperación de la inversión: cuanto más lejos viajan los vehículos cada año, más combustible ahorra, en relación con la tecnología básica del vehículo."

Al respecto, la SEMARNAT en el documento "Anexo A. Análisis Costo Beneficio\_14SEP2023.docx", anexo al formulario de la Propuesta Regulatoria, estimó los beneficios de forma agregada a saber:

**Tabla 2. Beneficios de la Propuesta Regulatoria**

Concepto	Escenario con impacto temporal (millones de pesos)	Escenario con impacto permanente (millones de pesos)	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Ahorro en consumo de gasolina</b>	\$377,963.4	\$4,009,500	\$377,963.4
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub></b>	\$52,250	\$541,944	\$52,250
<b>Impactos en salud*</b>	\$16,630	\$70,371	\$16,630
<b>Ahorros de inversión **</b>	\$11,992	\$11,992	\$11,381
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$458,224.4</b>	<b>\$4,633,196</b>	<b>\$458,224.4</b>

En este sentido, se puede observar que la relación costo-beneficio de la Propuesta Regulatoria se da de la siguiente forma para los escenarios planteados:

**Tabla 3. Relación Costo-Beneficio**

Concepto	Escenario con impacto temporal (millones de pesos)	Escenario con impacto permanente (millones de pesos)	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Ahorro en consumo de gasolina</b>	\$377,963.4	\$4,009,500	\$377,963.4
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub></b>	\$52,250	\$541,944	\$52,250
<b>Impactos en salud*</b>	\$16,630	\$70,371	\$16,630
<b>Ahorros de inversión **</b>	\$11,992	\$11,992	\$11,381
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$458,224.4</b>	<b>\$4,633,196</b>	<b>\$458,224.4</b>

CLS





Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria	\$223,774.64	\$468,594.8	\$46,156
Costos por modificación de los segmentos e inclusión de gas natural	1,851	1,851	\$302
Costos totales por acreditación y operación de las Unidades de Inspección Acreditadas (UIA)	\$0.178373	\$0.178373	\$0.178373
Costos de la creación del trámite de aviso de mecanismo de compensación	\$0.577	\$0.577	\$0.577
<b>Costos totales</b>	<b>\$225,626.4</b>	<b>\$470,446.5</b>	<b>\$46,458.7</b>
<b>Beneficio Neto</b>			
<b>Relación Beneficios/costos</b>	<b>2.0</b>	<b>9.8</b>	<b>9.8</b>

Finalmente, y en consideración con la actualización de la información proporcionada en el análisis costo-beneficio se observa que el proyecto de norma estima mayores beneficios que costos de cumplimiento para los particulares (teniendo una relación beneficios/costos de 2.0, 9.8 y 9.8 respectivamente), en los escenarios considerados por la SEMARNAT, por lo que se reitera que se considera atendido el numeral en comento, tal como se señaló en el Dictamen Preliminar No. CONAMER/23/3612.

Sin embargo, en ese Dictamen se requirió que la SEMARNAT transparentara los costos asociados y que sean calculados en completitud por esa Secretaría, tomando en cuenta todas las especificaciones técnicas de eficiencia energética que pueden representar costos o beneficios. No obstante, se observa que esa Secretaría no incluyó información adicional para solventar lo solicitado por esta Comisión en ese Dictamen Preliminar.

En ese sentido, del documento "20230920184810\_55766\_Anexo H. Comparativo entre la NOM-163 2013 y NOM-163-2023\_15SEP2023.docx", se solicita aclarar la eliminación de estándares técnicos que provenían de la NOM-163-SE MARNAT-ENER-SCFI-2013 que son indicadores relacionados con el vehículo automotor.

Además, con la finalidad de cumplir con lo estipulado en el artículo 68 de la LGMR<sup>6</sup> y de asegurar un análisis integral de los posibles impactos, esta Comisión considera que se requiere que en el análisis costo-beneficio se consideren todos los impactos, tanto positivos como negativos, que resultan de la emisión de la Propuesta Regulatoria, por lo que de manera enunciativa, más no limitativa, se señalan los siguientes posibles impactos que la SEMARNAT puede agregar en su análisis:

- Impacto sobre los consumidores, conforme a sus niveles de ingresos;

<sup>6</sup> "Artículo 68. Los procesos de revisión y diseño de las Regulaciones y Propuestas Regulatorias, así como los Análisis de Impacto Regulatorio correspondientes, deberán enfocarse prioritariamente en contar con Regulaciones que cumplan con los siguientes propósitos:

I. Que generen el máximo beneficio para la sociedad con el menor costo posible;

II. Que sus impactos resulten proporcionales para el problema que se busca resolver y para los sujetos regulados a los que se aplican;

III. Que promuevan la coherencia de políticas públicas;

IV. Que mejoren la coordinación entre poderes y órdenes de gobierno;

V. Que fortalezcan las condiciones sobre los consumidores y sus derechos, las micro, pequeñas y medianas empresas, la libre concurrencia y la competencia económica, el comercio exterior y los derechos humanos, entre otros, y

VI. Que impulsen la atención de situaciones de riesgo mediante herramientas proporcionales a su impacto esperado.

Las Propuestas Regulatorias indicarán necesariamente la o las Regulaciones que pretenden abrogar, derogar o modificar, en términos del artículo 78 de esta Ley. Lo anterior deberá quedar asentado en el Análisis de Impacto Regulatorio.

AS





- Impacto sobre los agentes económicos, de manera específica sobre los sujetos productivos y la actividad económica;
- Impacto sobre la contaminación y sobre los mecanismos para atender las contingencias ambientales;
- Impacto sobre los sistemas ecológicos, y
- En general, todos aquellos posibles impactos que puedan advertir los efectos sobre el bienestar general y sobre los derechos humanos fundamentales.

**VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.**

Para responder el numeral 22 del formulario de AIR, el que solicita que se describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, en el Dictamen Preliminar se observó que SEMARNAT planteó diversos argumentos, a partir de los cuales se determinó que la propuesta de iniciativa es económica, social y técnicamente factible, pues con su aprobación se proveerá de una herramienta jurídica de suma utilidad, por lo que podrán acceder a los beneficios de esta Propuesta Regulatoria, con lo cual se consideró atendido, con la salvedad de que durante el proceso de emisión de la NOM, la Propuesta Regulatoria cambiara. De esta manera, se observa que dicha Propuesta no sufrió modificaciones sustanciales, por lo cual, se reitera como atendido el numeral en comento.

**VII. Evaluación de la propuesta.**

El numeral 24 del formulario de AIR requiere que se describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, derivado de lo cual, la SEMARNAT expuso diversos argumentos, sobre los que se consideró que esa Secretaría brindaba atención al apartado del AIR, sin embargo, debido a que la Propuesta Regulatoria era un proyecto de NOM, se consideró necesario que, se actualizara la información sobre la evaluación de los objetivos de la Regulación. Derivado de que no se realizaron modificaciones sustantivas, para el numeral en comento se reitera lo dicho y se da por atendido.

**VIII. Consulta pública.**

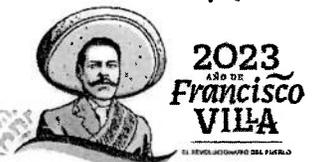
Con relación al apartado de Consulta Pública del Formulario de AIR, en específico, sí la Dependencia promovente de la Propuesta Regulatoria consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación, la SEMARNAT indicó que se formó un grupo de trabajo conformado por WRI, World Resource Institute-México PROFEPA, Procuraduría Federal de Protección al Ambiente El Poder del consumidor SEDEMA, Secretaría del Medio Ambiente del Ciudad de México El Consejo Internacional de Transporte Limpio (The ICCT por sus siglas en inglés) CEMDA, Centro Mexicano de Derecho Ambiental GFLAC, Grupo de Financiamiento Climático para Latinoamérica y el Caribe. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA). y que "comentaron en los mismos términos, que los créditos y criterios de aceptación son muy laxos, por lo que no se alcanzarán las reducciones esperadas. PROFEPA comentó que no se deben evaluar los años modelo 2017 dentro de la propuesta regulatoria. La AMIA comentó sobre los créditos y sus montos de aplicación; así mismo, al procedimiento de evaluación de la conformidad".

Asimismo, se comunicó a la SEMARNAT que desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria se hizo pública a través del portal electrónico de esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR; por lo se recibieron comentarios de parte de particulares o sectores interesados a la Propuesta Regulatoria, lo cual puede ser consultado en la siguiente liga electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/28231>

Sobre el particular, se observa que la SEMARNAT incluyó un documento anexo: "20230920184748\_55766\_Anexo I. RespComenta\_NOM-163\_CONAMER\_14SEP2023.docx", en el que atendió los comentarios vertidos por particulares y diversos sectores interesados.

CLS





Por lo expresado con antelación, esta Comisión queda en espera de que la SEMARNAT brinde la respuesta correspondiente al presente Dictamen Preliminar, manifestando sus argumentos respecto de los requerimientos realizados, y en su caso, realice las modificaciones que correspondan al AIR y/o a la Propuesta Regulatoria, o bien, justifique las razones por las que no consideró pertinente su incorporación, en cumplimiento con lo señalado por el artículo 75 de la LGMR.

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, así como a los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en el Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

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 Regulatoria*<sup>7</sup>.

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

**Atentamente**

El Comisionado Nacional

*[Handwritten Signature]*  
**DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO**



<sup>7</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

CLS

