

Re: Notificación de oficio

✖ ELIMINAR   ← RESPONDER   ⬅ RESPONDER A TODOS   ➡ REENVIAR   ⋮



OSCAR MENDOZA CONTRERAS <oscar.mendoza@semarnat.gob.mx>

lun 11/12/2023 04:28 p.m.

Marcar como no leído

[Mostrar los 12 destinatarios](#)

Para: Cgmir;

Cc: mariana.flores@semarnat.gob.mx; Alberto Montoya Martin Del Campo; Andrea Ángel Jiménez; Gilberto Lepe Saenz; Isadora Fragoso Gayosso; Karla Ivette López Rivero; Claudia Veronica Lopez Sotelo; ...

A quien corresponda,

Por instrucciones del Lic. Alonso Jiménez Reyes, responsable oficial de mejora regulatoria, ante dicho Organismo regulador ¡Acuso de Recibo!; no sin antes agradecer su valioso apoyo.

Atentamente.



**Oscar Mendoza Contreras**  
Director de Política y Regulación Ambiental

Av. Ejército Nacional 223 Col. Anáhuac I Sección, CP.  
11320, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México  
Teléfono: (55) 56280600 Ext. 10923

Subsecretaría de Regulación Ambiental  
Dirección de Política y Regulación Ambiental

El 11/12/2023 3:26 PM CST Cgmir <cgmir@conamer.gob.mx> escribió:

**LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES**

**Subsecretario de Regulación Ambiental**

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

**Presente**

Se remite oficio digitalizado como respuesta al anteproyecto denominado **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**

En 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 del 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.**



**Asunto:** Se emite Dictamen Final respecto a la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO<sub>2</sub>) 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 11 de diciembre de 2023.

**LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES**

**Subsecretario de Regulación Ambiental**

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

**Presente**

Me refiero a la Respuesta al Dictamen Preliminar de la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO<sub>2</sub>) 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 la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 8 de diciembre de 2023, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado<sup>1</sup>.

Es importante señalar que el proceso de mejora regulatoria para este tema comenzó con la presentación del formulario del AIR el 29 de mayo de 2023. Sobre este documento, se emitió un Dictamen Preliminar mediante el Oficio No. CONAMER/23/3612 con fecha del 10 de julio de 2023. En respuesta a este Dictamen, la Secretaría remitió una respuesta el 22 de septiembre de 2023. Esta respuesta generó un segundo Dictamen Preliminar el 29 de septiembre de 2023, a través del Oficio No. CONAMER/23/5311. La respuesta de la SEMARNAT que nos ocupa se basa en este último Dictamen.

En cuanto a los antecedentes sobre el procedimiento de normalización aplicado a la **NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO<sub>2</sub>) PROVENIENTES DEL ESCAPE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS** (en adelante NOM), la SEMARNAT informó durante el procedimiento de mejora regulatoria lo siguiente:

*"En ese sentido, se 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;*
- *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*

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

CLS



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; [...]"

Con base en lo anterior, se consideró en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre, que la Propuesta Regulatoria guardaba identidad y concordancia con la NOM presentada como parte del procedimiento de normalización al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT).

Se reitera que, del análisis de la Propuesta Regulatoria y el formulario del AIR correspondiente, éstos quedaron sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en los artículos 23, 24-25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, 75, sexto y penúltimo párrafos del Título Tercero, Capítulo III de la LGMR, en virtud de que cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable en la materia. En consecuencia, esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

### DICTAMEN FINAL

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

Con la finalidad de atender el requerimiento de simplificación regulatoria previsto en el artículo 78 de la LGMR, la SEMARNAT, durante el procedimiento de mejora regulatoria, incluyó información con diversos elementos que consideró necesarios para cumplir con dicho requisito, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran.

Aunado a lo anterior y, con base en la información aportada por esa Secretaría, se identifica que en la Propuesta Regulatoria se promueven acciones para garantizar la protección del derecho humano a la salud y el derecho que toda persona tiene a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, establecidos en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), además de generar certeza jurídica a los sujetos regulados, estimando beneficios totales derivados de la emisión de la Propuesta Regulatoria del orden de al menos **\$458,224.4 millones de pesos.**

Sin embargo, y debido a que esta Comisión no encontró los instrumentos vigentes en los cuales se establecen actualmente los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO2) 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 confirmó en el Dictamen Preliminar previo que el numeral resultaba parcialmente atendido, por lo que se realizaron algunas observaciones con la finalidad de demostrar el cumplimiento del requisito de simplificación regulatoria.

Sobre el particular, la SEMARNAT respondió mediante el documento anexo denominado: 20231208092736\_56297\_Respuesta a CONAMER-23-5311\_7DIC2023\_VF[1].docx, lo siguiente:

*"Se informa que al no contar con instrumentos vigentes y/o obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, distintos a la modificación de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, con la finalidad de reducir el costo de cumplimiento, esta Secretaría propone cumplir con el artículo 78 de la LGMR con la reducción del costo total de la aplicación de la Propuesta Regulatoria, NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, respecto de la norma oficial mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, en un 2%.*

GLS





Por lo anterior, se confirma que el instrumento vigente a ser modificado es la norma oficial mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 2013, el cual no ha sido derogado ni abrogado por ningún otro instrumento. Es por ello, que la modificación a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 está inscrita en el Programa Nacional de Infraestructura 2023 y su Suplemento, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 28 de febrero de 2023 y el 1 de junio de 2023, respectivamente, como:

"Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3,857 kilogramos. (ICS: 13.040.50/13.020.40)".

Cabe señalar que la Propuesta Regulatoria significa una eliminación de los requisitos solicitados a los sujetos regulados en materia del cumplimiento de especificaciones relacionadas con la eficiencia energética, resultado de la decisión de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía de no continuar participando en la elaboración de la Propuesta Regulatoria, como se detalla en el apartado **V. Impacto de la regulación, inciso D. Análisis costo beneficios** que forma parte de este anexo.

A partir de los argumentos expuestos, la SEMARNAT resalta que cumplirá la disposición prevista del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR) con la reducción del costo total de la aplicación de la Propuesta Regulatoria NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, respecto de la norma oficial mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, **en un 2%**, mismo que se verá reflejado con la eliminación de los requisitos solicitados a los sujetos regulados en materia del cumplimiento de especificaciones relacionadas con la eficiencia energética, por lo que se considera que la Propuesta Regulatoria está alineada con los derechos previstos en el artículo 4º de la CPEUM y los principios y objetivos dispuestos en los artículos 7, fracción I, y 8, fracción I, de la LGMR, es decir, "mayores beneficios que costos y el máximo beneficio social" y uno de los objetivos de política de mejora regulatoria es el de "Procurar que las regulaciones que se expidan generen beneficios superiores a los costos y produzcan el máximo bienestar para la sociedad", en virtud de lo cual, **se da por atendido el requerimiento del artículo 78 ya referido.**

## II. Consideraciones Generales.

Con la finalidad de brindar el contexto que derivó en el tema de la Propuesta Regulatoria, se indicaron los antecedentes del marco legal que da cabida a dicha propuesta, considerando la información que la SEMARNAT incluye en la misma, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran; a partir de tales planteamientos, durante el análisis del procedimiento de mejora regulatoria, se consideró que la emisión de la Propuesta Regulatoria pudiera ser adecuada, ya que con ello se brindará certeza jurídica a los sujetos regulados al establecer los parámetros y la metodología para el cálculo de los promedios corporativos meta y observado de emisión de bióxido de carbono con la finalidad de contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia de reducción de gases y compuestos de efecto invernadero.

## III. Objetivos de la regulación y problemática.

Con información proporcionada por la SEMARNAT durante el procedimiento de mejora regulatoria aplicado a la Propuesta Regulatoria en comento, se consideró oportuno observar lo siguiente:

"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 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

CLS





propósitos de la Propuesta Regulatoria, describa los resultados que se pretenden alcanzar una vez aplicada la regulación.<sup>2</sup>

En el documento mediante el cual la SEMARNAT da respuesta al Dictamen Preliminar de septiembre pasado, ya citado, esa Secretaría justifica lo siguiente:

"Los resultados que se pretenden alcanzar una vez aplicada la regulación son los siguientes:

Ahorro de combustible y emisiones evitadas de bióxido de carbono (CO2)

De acuerdo con el análisis Costo-beneficio, los resultados que se pretenden alcanzar en términos de ahorro de combustible y emisiones evitadas de CO2 por año se describe en la siguiente tabla:

<b>Año</b>	<b>Ahorro Neto (Millones de litros de gasolina)</b>	<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (Millones de toneladas)</b>
2025	1,015.46	2.38
2026	1,472.95	3.46
2027	2,065.18	4.85
2028	2,649.45	6.22
2029	3,223.92	7.57
2030	3,786.67	8.89
2031	4,335.77	10.18
2032	4,869.48	11.43
2033	5,386.28	12.65
2034	5,879.01	13.80
2035	6,338.88	14.88
2036	6,763.59	15.88
2037	7,152.59	16.79
2038	7,506.54	17.62
2039	7,822.02	18.36
2040	8,108.95	19.04
2041	8,371.47	19.65
2042	8,615.01	20.23
2043	8,844.41	20.76
<b>TOTALES</b>	<b>104, 207.63</b>	<b>244.64</b>

En resumen, para el periodo 2025-2027 (periodo regulado) se estima un ahorro en el consumo de gasolina de 4,553.56 millones de litros y para el periodo 2025-2043 un ahorro de 104, 207.63 millones de litros. Así mismo, se estima una reducción de emisiones de CO2 en el periodo 2025-2027 de 10.69 millones de toneladas de CO2 y para el periodo de 2025-2043 una reducción de 244.64 millones de toneladas.

Emisiones evitadas de partículas de óxidos de nitrógeno (NOX) y bióxido de azufre (SO2)

<sup>2</sup> Oficio No. CONAMER/23/5511 del 29 de septiembre de 2023, Numeral III. Objetivos de la regulación y problemática.

GLS





En el proceso de combustión de hidrocarburos (gasolina) se liberan gases contaminantes adicionales al CO<sub>2</sub>, por lo cual se estiman emisiones evitadas de NO<sub>x</sub> y SO<sub>2</sub> derivado de los ahorros en el consumo de combustible, por lo cual se evitaría la emisión de 1,250,714 toneladas de NO<sub>x</sub> y de 116,206 toneladas de SO<sub>2</sub> ambos para el periodo 2025-2043

*Casos evitados en mortalidad y morbilidad*

En términos de impactos a la salud de casos evitados en mortalidad cardiovascular, mortalidad por cáncer de pulmón, mortalidad infantil, bronquitis crónica, días perdidos de trabajo y por días de actividad restringida por enfermedad se resumen en la siguiente tabla

Escenario	Mortalidad cardiovascular	Mortalidad por cáncer de pulmón	Mortalidad infantil por causas respiratorias	Bronquitis crónica (# casos)	Días perdidos de trabajo (# días)	Días de actividad restringida por enfermedades respiratorias (# días)
De impacto permanente (2025-2043)	1,141	77	2,142	7,040	3,780	1,214
De impacto temporal (2025-2027)	202	13	403	1,251	686	215

<sup>43</sup>

En ese contexto, en relación con la descripción de la problemática, en el Dictamen Preliminar previo se observó que uno de los argumentos aportados por la SEMARNAT fue 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 solicitó 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. En respuesta a esta observación, la SEMARNAT ofrece la siguiente explicación:

*"La evaluación se realiza al término del periodo regulado, lo que permite a cada sujeto obligado establecer su propia estrategia de desarrollo y oferta de vehículos para cumplir con las metas en el periodo regulado para toda la flota de unidades vendidas.*

*El esquema regulatorio, tanto de México como de Estados Unidos de América, basado en la evaluación de la conformidad por periodos regulados, no ha cambiado. El esquema está diseñado para regular por periodos de varios modelos en fases, con Promedios Corporativos Ponderados Meta cada vez más exigentes.*

*La Agencia para la Protección Ambiental de Estados Unidos de América (EPA, por sus siglas en inglés) emitió en el año 2009 la regulación para el periodo 2012 -2016, en el año 2012 para el periodo 2017 - 2025 y posteriormente se modificó esta fase en 2021, para regular el periodo 2023 - 2026<sup>4</sup>.*

*En este sentido, no se debe perder de vista la perspectiva regional, pues México forma parte de la región socio política de América del Norte, junto con Estados Unidos de América y Canadá, esta área geográfica busca homologar sus regulaciones, tanto en metas de emisiones como en la evaluación de la conformidad.*

*En consecuencia, sin la actualización de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 dicha perspectiva regional se pierde, pues México saldría de los parámetros para las regulaciones ambientales en la región, lo anterior con grandes implicaciones, técnicas, políticas, sociales,*

<sup>3</sup> ANEXO L ATENCIÓN AL DICTAMEN PRELIMINAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA, EMITIDO EL 29 DE SEPTIEMBRE DE 2023, RESPECTO DE LA PROPUESTA REGULATORIA NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO<sub>2</sub>) PROVENIENTES DEL ESCAPE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS. OFICIO NO. CONAMER/23/5311 en 20231208092736\_56297\_Respuesta a CONAMER-23-5311\_7DIC2023\_VF[1].docx

<sup>4</sup> <https://www.transportpolicy.net/standard/us-light-duty-fuel-economy-and-ghg/>

CLS





*económicas y de otra índole, pues si bien existiría un mercado abierto donde se puedan emplear cualquier tipo de regulaciones en emisiones, esto no garantiza la correcta operación de los mercados ni garantizan la protección de la población.*

*Lo anterior es debido a que, al no existir la regulación, pueden emplearse diversas tecnologías algunas de las cuales pueden ser más eficientes u otras que podrían no serlo, pero con la diversidad de especificaciones se volvería complicado poderlas evaluar o determinar el impacto, lo que a la larga puede traer implicaciones de salud a la población por la baja en la calidad del aire.*

*Asimismo, no se garantiza la protección de los consumidores, pues estas tecnologías sin una adecuada regulación podrían ser causa de problemas en su economía y salud, por ej., como ocurrió en Europa con el caso del "dieselgate"<sup>5</sup>.*

*Por lo anterior, se determina la necesidad de mantener actualizada la regulación, de manera periódica, a través de la intervención gubernamental conforme se actualizan el resto de las regulaciones de la región."<sup>6</sup>*

Con base en la información aportada, **esta Comisión da por atendida la observación planteada en el Dictamen Preliminar**, debido a que esa Secretaría justifica la homologación en esquemas regulatorios regionales existentes, por lo que los parámetros ambientales propuestos en la NOM conllevan implicaciones técnicas, políticas, sociales y económicas, que hacen necesario esa concordancia regulatoria.

Sobre el mismo apartado, en el Dictamen Preliminar previo se 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 era del todo claro el contexto que hace necesario la actualización de esas especificaciones y procedimiento de cálculo, por lo que se solicitó a la SEMARNAT brindar mayor información que permita advertir la situación que amerita dichas actualizaciones. Además, se solicitó que se brindara mayor información respecto de las nuevas regulaciones de Estados Unidos y describir el impacto en México que resulta en la necesidad de la actualización. A lo que esa Secretaría responde lo siguiente:

*"Con fuentes propias de esta Secretaría, generadas a partir de la evaluación de la conformidad de la Norma Oficial Mexicana vigente, se determinó que la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 permitió una disminución promedio anual en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la flota mexicana de 6.45%<sup>7</sup> en el periodo regulado 2014-2016 con respecto al año base, el cual sus parámetros eran más exigentes año con año. Sin embargo, para el año modelo 2017, año en el cual las especificaciones y procedimiento de cálculo se mantuvieron constantes al año modelo 2016, solo se registró un avance del 2.3%<sup>8</sup> en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, es decir, 2.8 veces menos que el registrado en el promedio anual de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013. Por lo cual se concluye que sin la actualización de las especificaciones y procedimientos de cálculo no se presentarían reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de manera significativa.*

*Asimismo, sobre el requerimiento de esa Comisión para explicar las razones de la actualización de la Norma Oficial Mexicana vigente, en el punto anterior se brindó mayor información sobre el contexto que hace necesario la actualización de esas especificaciones.*

*En lo que respecta al procedimiento para el cálculo, este se encuentra descrito en la Propuesta Regulatoria y la fuente del mismo parte de las regulaciones de la EPA9 de los Estados Unidos*

<sup>5</sup> [https://commission.europa.eu/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/dieselgate\\_es](https://commission.europa.eu/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/dieselgate_es)

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Con un PCPO<sub>2016</sub> de 154.2 gCO<sub>2</sub>/km (con información de la PROFEPA) y un PCPO<sub>base</sub> estimado de 191.2 gCO<sub>2</sub>/km considerando un rendimiento de 12.3 km/l y una proporción de vehículos 98% a gasolina y 2% a Diesel.

<sup>8</sup> Con información de la PROFEPA de un PCPO<sub>2017</sub> de 154.2 gCO<sub>2</sub>/km

<sup>9</sup> <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/final-rule-model-year-2017-and-later-light-duty-vehicle>





de América, con las correspondientes consideraciones técnicas que el grupo de trabajo, establecido para tal fin, determinó conducentes.

Respecto del impacto que se genera para el país, el mismo fue ya descrito de manera general en la respuesta anterior y su desglose en términos técnicos se encuentra en la Propuesta Regulatoria, particularmente en sus capítulos 4, 5 y 6, mientras que su impacto en términos económicos ya fue descrito en el Análisis de Impacto Regulatorio, sus anexos y en este documento.”

Al respecto, se toma nota de las actualizaciones realizadas a la propuesta de NOM, a partir del contexto y escenarios involucrados durante el proceso de normalización y se destaca que esa Secretaría señala de manera puntual que, sin la actualización de las especificaciones y procedimientos de cálculo no se presentarían reducciones de emisiones de CO2 de manera significativa.

Finalmente, con relación a los argumentos para describir la problemática que derivó en la realización de la NOM, en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre, se observó que la SEMARNAT indicó las necesidades de contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia de reducción de gases de efecto invernadero, además de la de incrementar el rendimiento de combustibles 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 haber brindado detalles al respecto, por lo que se solicitó a esa Secretaría emitir los argumentos necesarios que permitan advertir que sin la emisión de la Propuesta Regulatoria no se lograría el incremento del rendimiento de combustible, a partir de lo cual aporta información, a saber:

*“En la parte nacional, de acuerdo con información de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) de la evaluación de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, la flota mexicana presentó un incremento promedio anual del rendimiento de combustible del 8.7% en el periodo regulado 2014-2016 con respecto al año base, en donde sus parámetros de emisiones meta eran más exigentes año con año. Sin embargo, para el año modelo 2017/1, en el cual los parámetros de emisiones se mantuvieron constantes al año modelo 2016, se registró un avance solo del 0.57% en el rendimiento de combustible. Lo anterior, significa que sin una regulación que exija metas de emisiones más estrictas los sujetos regulados podrían seguir comercializando vehículos nuevos menos eficientes, es decir, con un consumo mayor de combustible por kilómetro recorrido. Por lo cual se concluye que sin la Propuesta Regulatoria no se lograría el incremento del rendimiento de combustible de la flota mexicana.*

*Asimismo, la EPA de los Estados Unidos de América, realizó un estudio sobre los inventarios de emisiones de vehículos en el mundo<sup>12</sup>, en el cual se observa que para los periodos donde no existían regulaciones se mantenían constantes con pocos cambios en los rendimientos de combustible y la emisión de gases contaminantes, asimismo se observa como al existir este tipo de regulaciones se obtienen incrementos en el rendimiento de combustible y reducciones de emisiones contaminantes.*

*Finalmente, en la primera respuesta que se brinda en este apartado se describen de manera general las problemáticas a las que se enfrenta el país sin la actualización de la regulación y que motivan la intervención gubernamental, en lo que respecta al desglose de dicha información, en términos técnicos este se encuentra en la Propuesta Regulatoria, particularmente en sus capítulos 4, 5 y 6, mientras que su impacto en términos económicos ya fue descrito en el Análisis de Impacto Regulatorio, sus anexos y en este documento.”<sup>13</sup>*

En razón del argumento de que sin una regulación que exija metas de emisiones más estrictas, los sujetos regulados podrían seguir comercializando vehículos nuevos menos eficientes, es decir, con

<sup>10</sup> Rendimiento base de 12.3 km/l y con información de la PROFEPA un rendimiento observado en el año modelo 2016 de 15.52 km/l

<sup>11</sup> De acuerdo a la información de la PROFEPA se presentó un rendimiento observado de 15.61 km/l

<sup>12</sup> [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewjbyPTMzOmCAXVuke4BHXT1BfMQFnoECBQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww3.epa.gov%2Fttncchie1%2Fconference%2Ffei18%2Fsession2%2Fpanel\\_walsh\\_pes.pdf&usq=AOVvaw1VfGuql2cLzmQUh50kjdSw&opi=89978449](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewjbyPTMzOmCAXVuke4BHXT1BfMQFnoECBQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww3.epa.gov%2Fttncchie1%2Fconference%2Ffei18%2Fsession2%2Fpanel_walsh_pes.pdf&usq=AOVvaw1VfGuql2cLzmQUh50kjdSw&opi=89978449)

<sup>13</sup> Ibid.





un consumo mayor de combustible por kilómetro recorrido, se justifica la problemática origen de la Propuesta Regulatoria, por lo que se considera que la SEMARNAT atendió a la observación indicada en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre, debido a que en su análisis incluyó elementos suficientes para sustentar y confirmar la necesidad de la intervención gubernamental a través de la emisión de una NOM que permita atender el contexto y problemática descritos.

**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 diversas opciones a la emisión de la Propuesta Regulatoria, tales como: *no emitir regulación, incentivos económicos, esquemas de autorregulación, esquemas voluntarios, otras (Convenio) y otro tipo de regulación*, por lo que, de la información aportada, se observó que como parte del procedimiento de mejora regulatoria y de los elementos del AIR, era necesario que se indicara para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación. Al respecto, en el documento de respuesta, esa Secretaría indica lo siguiente:

**"NO EMITIR REGULACIÓN ALGUNA**

*No emitir regulación alguna daría como resultado continuar con un escenario tendencial presente en emisiones y consumo de gasolina que implica el cumplimiento de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 que se encuentra vigente y los Avisos publicados por la autoridad, mediante los cuales se regularon a los vehículos automotores nuevos de año modelo 2017 y 2018.*

*La expectativa sería, en el mejor de los casos, de un estancamiento en el rendimiento de combustible equivalente.*

*Por lo anterior, los costos asociados por no emitir regulación alguna consisten en:*

- *Costos por vehículo del cumplimiento a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 (\$348 dólares por vehículo<sup>14</sup>); y*
- *Beneficios (al medio ambiente y a la salud), resultado de la propuesta regulatoria, los cuales se convierten en costos (negativos).*

*Por lo tanto, en términos monetarios los costos asociados por no emitir regulación alguna para un escenario en el periodo regulado se resumen en:*

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$0</b>
<b>Costos</b>	
<i>Impacto negativo (consumo de gasolina)</i>	\$377,963
<b>Impacto negativo (Emisiones de CO<sub>2</sub>)</b>	\$52,250
<i>Impacto negativo (Impactos en salud)</i>	\$16,630
<i>Costos por tecnologías para el cumplimiento de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013</i>	\$28,000
<b>Costos totales</b>	<b>\$474,843</b>
<b>Beneficios - costos</b>	<b>-\$474,843</b>
<b>Beneficios / costos</b>	<b>\$0</b>

*En conclusión, no se considera una alternativa viable, asimismo, dado que sería un esquema sin regulación la flota no estaría obligada a mejorar sus emisiones, lo que conlleva al riesgo que de que las emisiones dejen de reducirse como se mostró en el estudio de la EPA, citado líneas arriba.*

<sup>14</sup>Costo asociado para mantener constante el rendimiento de combustible observado en el año modelo 2016





### INCENTIVOS ECONÓMICOS

Los incentivos económicos evaluados para cumplir con la problemática descrita son los impuestos a los vehículos nuevos, de acuerdo con su eficiencia energética o emisiones de CO<sub>2</sub>. A partir de un enfoque internacional, existen programas de cargos y descuentos, conocidos en el idioma inglés como "feebates", que se caracterizan por establecer un impuesto de recaudación neutra, en el cual los vehículos con menor eficiencia subsidian los descuentos en los vehículos más eficientes.

Asimismo, mientras no se garantice que lo recaudado en esta alternativa será empleado objetivamente la alternativa no resulta viable, sumado a que para el establecimiento de esta medida se requeriría de un documento legal donde se establecieran las especificaciones para el cálculo de las emisiones, en otras palabras, sigue siendo necesaria la emisión de la Propuesta Regulatoria, esto sin contar que la misma requiere una actualización periódica.

Por otra parte, considerando la implementación de un programa similar en México, mismo en el que los vehículos menos eficientes (que no cumplan al menos con sus emisiones meta de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013) subsidien los costos para la renovación de la flota vehicular a vehículos cero emisiones; por ej. Taxis, los aspectos a considerar son los siguientes:

- Costo social<sup>15</sup> por tonelada de CO<sub>2</sub> de 54 dólares; y
- Costo de un vehículo cero emisiones, este cuesta alrededor de \$964,900 pesos<sup>16</sup>.

La metodología implementada es:

- Con información de la flota vehicular año modelo 2017, proporcionada por la PROFEPA, se determina el porcentaje y número de unidades que cumplieron sus emisiones meta;
- Calcular las emisiones excedentes de los vehículos que incumplen los parámetros en su vida útil;
- Calcular el monto de recaudación por año;
- Calcular cuantas unidades cero emisiones se podrían comprar;
- Incorporar los vehículos cero emisiones a la flota mexicana 2017; y
- Determinar los beneficios en la mejora del promedio corporativo observado (PCPO) de la flota mexicana con respecto al año anterior a la implementación del programa de incentivo económico.

Resultados:

- En 2017, de toda la flota mexicana de vehículos nuevos, 833,117 (de un total de 1,628,168) cumplieron sus parámetros de emisiones meta;
- Se contabilizan 2,956,705 tonCO<sub>2</sub> excedentes, lo cual equivale a una recaudación de 2,794 millones de pesos (considerando un tipo de cambio de \$17.5 por dólar);
- Se estima que se podrían comprar hasta 2,896 unidades cero emisiones;
- Se estima un PCPO de toda la flota mexicana de 150.49 gCO<sub>2</sub>/km, equivalente a una mejora del 0.18% con respecto al no incorporar vehículos cero emisiones;
- Se estima una reducción del 2.3% de emisiones de toda la flota mexicana en el año 2017 (sin incluir vehículos cero emisiones) con respecto al año modelo 2016; y
- Con la inclusión de vehículos cero emisiones, hay una reducción total neta de emisiones del 2.48% de toda la flota mexicana con respecto al año modelo 2016.

<sup>15</sup> <https://19january2017snapshot.epa.gov/climatechange/social-cost-carbon.html>

<sup>16</sup> <https://www.autosur.mx/blog/nissan-leaf-2022-en-mexico-caracteristicas-y-precio-del-mejor-auto-electrico>





Por lo tanto, los costos y beneficios, así como los supuestos se resumen en:

<b>SUPUESTO:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) No existe variación en la recaudación para el subsidio de vehículos nuevos cero emisiones;</li> <li>2) Se considera el mejor escenario, en el cual los sujetos disminuyen sus emisiones, sumado a los beneficios del programa de incentivos económicos;</li> <li>3) Se observa una reducción constante de emisiones promedio anual del <b>2.48%</b>; y</li> <li>4) Los beneficios anuales totales son del <b>20.9%</b> tomando en cuenta que la propuesta regulatoria presentaría una reducción de emisiones promedio anual del 11.6%.</li> </ol>
------------------	---

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
Ahorro en consumo de gasolina (solo el 20.9%)	\$78,994
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (solo el 20.9%)</b>	<b>\$10,920</b>
Impactos en salud (solo el 20.9%)	\$3,475
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$93,389</b>
<b>Costos</b>	
Costos totales por tecnologías para el cumplimiento anual de disminución de emisiones (20.9%)	\$9,646
Costos por subsidio del programa de incentivos económicos (por 3 años)	\$8,382
Consumo de gasolina (79.1%, beneficio negativo en el ahorro de gasolina)	\$298,968
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> (79.1%, beneficio negativo en las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>)</b>	<b>\$41,329</b>
Impactos negativos a la salud (79.1%, beneficio negativo en casos evitados a la salud)	\$13,154
<b>Costos totales</b>	<b>\$371,479</b>
Beneficios - costos	-\$278,090
Beneficios / costos	0.25

En conclusión, no se considera una alternativa viable dado que sería un esquema de en el cual se deben destinar recursos públicos de manera constante y que a la larga no garantizará el cumplimiento de la flota.

**ESQUEMAS DE AUTORREGULACIÓN AMBIENTAL**

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en su Artículo 38, establece:

"Los productores, empresas u organizaciones empresariales podrán desarrollar procesos voluntarios de autorregulación ambiental, a través de los cuales mejoren su desempeño ambiental, respetando la legislación y normatividad vigente en la materia y se comprometan a superar o cumplir mayores niveles, metas o beneficios en materia de protección ambiental."

Por lo anterior, y conforme a la información de la PROFEPA, para el periodo de años modelo 2014 al 2017, el 35% de los sujetos regulados con la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, redujeron sus emisiones de forma continua año con año, alcanzando niveles por encima de los establecidos en la Norma Oficial Mexicana, el resto de los regulados redujeron sus emisiones de manera discontinua para dar cumplimiento a la regulación. Sin embargo, los corporativos que

CLS





presentaron reducciones constantes, solo representaron en promedio<sup>17</sup> el 8.1% de las ventas totales de vehículos nuevos comercializados en el territorio mexicano.

Considerando lo anterior, el escenario en el cual se mantenga dicho porcentaje en los costos y beneficios en el periodo autorregulado se resume de la siguiente manera:

<b>SUPUESTO:</b>	<p>1) La probabilidad alta de que el <b>35%</b> de los sujetos regulados se comprometan a superar o cumplir mayores niveles, metas o beneficios en materia de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>; y</p> <p>2) Las ventas totales de los sujetos regulados que pueden autorregularse se mantienen constante <b>8.1%</b>.</p>
------------------	--

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
Ahorro en consumo de gasolina (solo el 8.1%)	\$30,615
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (solo el 8.1%)</b>	\$4,232
Impactos en salud (solo el 8.1%)	\$1,347
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$36,194</b>
<b>Costos</b>	
Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de autorregulación (solo el 8.1%)	\$3,738
Consumo de gasolina (91.9%, beneficio negativo en el ahorro de gasolina)	\$347,348
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> (91.9%, beneficio negativo en las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>)</b>	\$48,017
Impactos negativos a la salud (91.9%, beneficio negativo en casos evitados a la salud)	\$15,283
<b>Costos totales</b>	<b>\$414,386</b>

Beneficios - costos	-\$378,192
Beneficios / costos	0.08

En conclusión, los costos son más altos que los beneficios, por lo cual no se considera una alternativa viable asimismo dado que sería un esquema de autorregulación no se puede garantizar el cumplimiento de las emisiones meta para la flota.

**ESQUEMAS VOLUNTARIOS**

Un tipo de esquema voluntario a considerar es la emisión de una Norma Mexicana (Estándar), en el cual se establezcan especificaciones equivalentes a las de la Norma Oficial Mexicana, para incidir en la reducción de emisiones de bióxido de carbono. Sin embargo, toda vez que se consideran parámetros estrictos (reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> meta promedio anual del 11.7%) y por ser de carácter voluntario, existe la posibilidad de que los sujetos regulados no opten a su cumplimiento.

Además, con base en la información de la PROFEPA del periodo regulado 2014-2016 por la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, solo el 11.8% de los sujetos regulados presentaron una reducción constante, que se traduce en un promedio anual de emisiones de CO<sub>2</sub> de entre 9% y 15%, mientras que para el resto de la flota la reducción fue variable. En este sentido, la probabilidad de que los sujetos obligados puedan seguir disminuyendo sus emisiones de CO<sub>2</sub> en una tasa constante para poder cumplir con las especificaciones establecidas, no es alta. Asimismo, se señala que el 11.8% de los sujetos regulados, solo representaron el 0.6% de las ventas totales en el año 2016. Por lo tanto, considerando que los sujetos regulados en cuestión



<sup>17</sup> 5.8% en 2014, 8.5% en 2015, 9.8% en 2016 y 8.3% en 2017





puedan mantener y/o seguir disminuyendo sus emisiones de manera constante, los costos y beneficios de un esquema voluntario se resumen en:

<b>SUPUESTOS</b> :	1) Probabilidad alta de que el <b>11.8%</b> de los sujetos regulados mantienen y/o reducen sus emisiones de CO <sub>2</sub> por encima del <b>9%</b> promedio anual; y 2) Las ventas totales de los sujetos regulados que pueden cumplir de manera voluntaria un Estándar se mantienen constante del <b>0.6%</b> .
-----------------------	---

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
Ahorro en consumo de gasolina (solo el 0.6%)	\$2,267
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (solo el 0.6%)</b>	\$313.5
Impactos en salud (solo el 0.6%)	\$99.7
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$2,680.2</b>
<b>Costos</b>	
Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de autorregulación (solo el 0.6%)	\$276
Consumo de gasolina (99.94%, beneficio negativo en el ahorro de gasolina)	\$375,696
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> (99.94%, beneficio negativo en las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>)</b>	\$51,936.5
Impactos negativos a la salud (99.94%, beneficio negativo en casos evitados a la salud)	\$16,530
<b>Costos totales</b>	<b>\$444,438</b>

Beneficios - costos	-\$441,758
Beneficios / costos	0.006

Por lo anterior, no se considera una alternativa viable dado que su funcionamiento depende de la voluntad de las partes para continuar reduciendo sus emisiones, en este sentido la probabilidad de que eso ocurra o de que se vuelva un esquema en "letra muerta" son lo mismo ya que al ser un esquema de autorregulación no se puede garantizar el cumplimiento de los sujetos regulados si no existen incentivos y tampoco sería posible aplicar multas o castigos ya que su uso depende de la buena voluntad de los sujetos regulados.

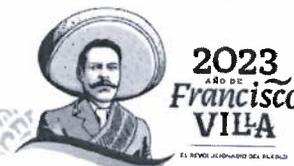
**OTRAS (CONVENIOS)**

La cuasi-regulación a través de la firma de convenios con los sujetos regulados, pertenece a un conjunto de reglas apoyadas por el gobierno, aunque no ejerce coerción para su cumplimiento. Son formuladas por la industria y apoyadas por el gobierno.

Para esta alternativa, y pensado en un esquema parecido al de 2015<sup>18</sup>, en el cual los sujetos regulados se comprometían a entregar información sobre el rendimiento de combustible y además, incorporaba bases generales para el ejercicio de buenas prácticas (comercializar vehículos más eficientes) y un compromiso de no aumentar sus emisiones año con año, los supuestos y los conceptos de costo beneficio son los siguientes:

<sup>18</sup> <https://www.gob.mx/conuee/acciones-y-programas/convenio-con-la-industria-automotriz-mexicana-documentos-movilidad-y-transporte>

ALS





<b>SUPUESTOS:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Emitir información al consumidor sobre el rendimiento de combustible no implica un costo o algún beneficio a los sujetos regulados y a la población, toda vez que es una práctica desde el 2015, y ya fueron superados;</li> <li>2) Las estrategias de buenas prácticas al comercializar vehículos más eficientes se mantienen constantes año con año;</li> <li>3) Reducción de emisiones del <b>2.3<sup>19</sup></b>% promedio anual de lo sujetos regulados para el cumplimiento del compromiso de no aumentar las emisiones año con año; y</li> <li>4) Los beneficios anuales totales son del <b>19.8%</b> tomando en cuenta que la propuesta regulatoria presentaría una reducción de emisiones promedio anual del 11.6%.</li> </ol>
-------------------	--

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
Ahorro en consumo de gasolina (solo el 19.8%)	\$74,836
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (solo el 19.8%)</b>	<b>\$10,345</b>
Impactos en salud (solo el 19.8%)	\$3,292
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$88,473</b>
<b>Costos</b>	
Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de autorregulación (solo el 19.8%)	\$9,138
Consumo de gasolina (80.2%, beneficio negativo en el ahorro de gasolina)	\$303,126
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> (80.2%, beneficio negativo en las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>)</b>	<b>\$41,904</b>
Impactos negativos a la salud (80.2%, beneficio negativo en casos evitados a la salud)	\$13,337
<b>Costos totales</b>	<b>\$367,505</b>
Beneficios - costos	
	-\$279,032
Beneficios / costos	
	0.24

Por lo anterior, no se considera una alternativa viable dado que sería un esquema de autorregulación en el cual no se puede garantizar el cumplimiento de la flota.

**OTRO TIPO DE REGULACIÓN (INFORMACIÓN AL CONSUMIDOR)**

Con esta alternativa se fomentaría la compra de vehículos nuevos más eficientes, que contaminan menos.

Para la determinación de los costos y beneficios se tomaron las siguientes consideraciones:

- El número de visitantes del portal de Eco-vehículos (389, 286) entre el año 2017 y 2018;
- Todos los visitantes están en el proceso de compra de un vehículo nuevo (una visita equivale a la compra de un vehículo nuevo) y con la información al consumidor, en un escenario muy positivo, en el cual compararán el menos contaminante; es decir, aquellos vehículos que al menos cumplen con su meta de emisiones establecidas.

La metodología empleada para la estimación de los costos y beneficios de una alternativa relacionada a información al consumidor consiste en:

<sup>19</sup> Reducción de emisiones observadas en el año 2017 con respecto al año modelo 2016. Con información de la PROFEPA del aviso 2017 y los resultados de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.





- Con información proporcionada por la PROFEPA de la flota mexicana año modelo 2017, detectar los vehículos que no cumplen con sus parámetros meta (emisiones negativas);
- Determinar el número de vehículos que cumplen y aquellos que no cumplen con sus parámetros meta;
- Del total de vehículos que incumplen los parámetros, restar el número de visitantes que cambiaron su decisión de compra, por un vehículo más eficiente (de manera proporcional en cada una de las ventas de las diferentes versiones de vehículos nuevos registrados);
- Del total de vehículos que cumplen con sus parámetros meta, sumar el número de visitantes que cambiaron su decisión de compra por un vehículo más eficiente (de manera proporcional en cada una de las ventas de las diferentes versiones de vehículos nuevos registrados);
- Calcular el balance total de ventas derivado de los cambios en las ventas de los vehículos que cumplen y no cumplen con sus parámetros de emisiones meta;
- Calcular el PCPO de la flota mexicana, derivado de los cambios proporcionales en las ventas de vehículos menos contaminantes, por vehículos más contaminantes; y
- Calcular los beneficios de tener y no, la alternativa de información al consumidor.

Resultados:

- De acuerdo con la información de la PROFEPA, la flota mexicana del año modelo 2017 registro ventas de 1,628,168, de los cuales 795,051 no cumplen con sus parámetros meta, y 833,117 que si cumplen. Por lo que el balance individual y global es:

$$\sum_{i=1}^n V_i = 795,051$$

$$\sum_{k=1}^m V_{efik} = 833,117$$

$$\sum_{k=1}^m V_{efik} + \sum_{i=1}^n V_i = 1,628,168$$

En donde

$V_{efi k}$  = Venta del vehículo eficiente de la versión  $k$   
 $V_{def k}$  = Venta del vehículo eficiente de la versión  $i$

- La resta proporcional por versión de vehículos ineficientes con el número de visitas registradas corresponde a los balances:

$$\sum_{i=1}^n V_i - 389,286 = 795,051 - 389,286$$

$$(0.51036) \sum_{i=1}^n V_i = (0.51036)(795,051)$$

- La suma proporcional por versión de vehículos eficientes con el número de visitas registradas corresponde a los balances:

$$\sum_{k=1}^m V_{efik} + 389,286 = 833,117 + 389,286$$

$$(1.46726) \sum_{k=1}^m V_{efik} = (1.46726)833,117$$

- Balance total

$$(1.46726) \sum_{k=1}^m V_{efik} + (0.51036) \sum_{i=1}^n V_i = 1,628,168$$

CLS





- Con el nuevo balance en ventas, el PCPO es de 141.27 gCO<sub>2</sub>/km, en lo que se observa una disminución de reducciones del **6.3%**, con respecto a un programa del mismo año, sin la alternativa de información al consumidor.

Sin embargo, se prevé que el mejor escenario de los beneficios se presente durante el primer año, con respecto al año anterior, toda vez que, al no existir un cambio tecnológico para la reducción de emisiones por ser un esquema comercial, existe una alta probabilidad de que se ofrezcan (en términos de emisiones) los mismos vehículos año por año (con las mismas tasas de emisiones base) y sumado a que, el número de visitas no es dinámico, sino, un promedio constante, los beneficios al segundo y tercer año no serían significativos. Por lo tanto, se estima una reducción anual promedio de **2.1%**.

En resumen, los supuestos para los costos y beneficios son:

<b>SUPUESTOS:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se registran las mismas consultas de información al consumidor año por año;</li> <li>2) No existe una mejora tecnológica;</li> <li>3) La reducción de emisiones promedio anual permanece constante del 2.1%; y</li> <li>4) Los beneficios anuales totales son del <b>18.1%</b>, tomando en cuenta que la propuesta regulatoria presentaría una reducción de emisiones promedio anual del 11.6%.</li> </ol>
-------------------	--

Concepto	Escenario con impacto en el periodo regulado (millones de pesos)
<b>Beneficios</b>	
Ahorro en consumo de gasolina (solo el 18.1%)	\$68,411
<b>Emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> (solo el 18.1%)</b>	<b>\$9,457</b>
Impactos en salud (solo el 18.1%)	\$3,010
<b>Beneficios totales</b>	<b>\$80,878</b>
<b>Costos</b>	
Consumo de gasolina (81.9%, beneficio negativo en el ahorro de gasolina)	\$309,551
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> (81.9%, beneficio negativo en las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub>)</b>	<b>\$42,792</b>
Impactos negativos a la salud (89.1%, beneficio negativo en casos evitados a la salud)	\$13,619
<b>Costos totales</b>	<b>\$365,962</b>
Beneficios - costos	-\$285,084
Beneficios / costos	0.22

Por lo anterior no se considera una alternativa viable asimismo dado que sería un esquema similar a la autorregulación no se puede garantizar el cumplimiento de la flota."

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 CO<sub>2</sub> 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:

*Handwritten signature/initials*

CLS





**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>20</sup> (sic)

Al respecto, la SEMARNAT robustece con el análisis presentado, en el que proporciona la estimación de los costos y beneficios de cada una de las opciones planteadas, por lo que a partir de la respuesta presentada que nos ocupa, esta Comisión considera que esa Secretaría expuso información económica con elementos que permiten identificar que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para lograr los objetivos que se pretenden lograr con la emisión de la NOM.

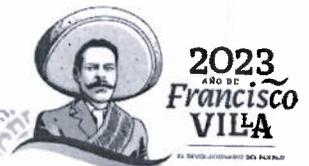
Finalmente y, por lo que hace a la respuesta del numeral 6 del formulario del AIR relativo a describir la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia, se identificó que la SEMARNAT señaló que "La experiencia internacional 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, pero no señaló cual de esa normatividad internacional tomó como referencia para la elaboración de la Propuesta Regulatoria y por qué dichos elementos permiten atender el problema identificado dadas las características de México y del sector regulado, razón por la cual, en el Dictamen Preliminar de septiembre pasado, se solicitó profundizar al respecto.

En atención a lo anterior, la SEMARNAT indica en su respuesta lo siguiente:

*"La regulación que se tomó como base para desarrollar la Propuesta Regulatoria es la de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, al ser ese país nuestro principal socio comercial y de compartir un espacio regional conjunto donde el intercambio por razones sociales, culturales o económicas ocurre de manera frecuente.*

<sup>20</sup> Anexo del formulario del AIR, denominado "20230915135200\_55766\_AIR-NOM-163\_14SEP2023.docx".

CLS





*Sumado a lo anterior, también se tomó en consideración el consumo de combustibles utilizados para la propulsión de los vehículos ligeros, en el cual la flota mexicana corresponde al 99% de gasolina y 1% diésel, mientras que en Estados Unidos el 94% es gasolina y el 1% es diésel. Para los demás países como Brasil (6% gasolina y 0% diésel), Unión Europea (44% gasolina y 52% diésel) e India (47% gasolina y 50% diésel), la flota posee una matriz de consumo energético muy diferente a México.<sup>21</sup> (sic)*

Con base en lo anterior, se considera que esa Secretaría aportó datos sobre el consumo de combustibles de diversos países analizados, los que tomó como parámetros para el contenido de la NOM propuesta, de manera específica destaca el esquema regulatorio de los Estados Unidos de América, al compartir un espacio regional donde el intercambio por razones sociales, culturales o económicas es frecuente, con lo que **se da por atendida la observación señalada por esta Comisión**

**V. Impacto de la regulación.**

**A. Análisis de riesgos.**

Respecto a este apartado del formulario del AIR que nos ocupa, 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.

Sobre la información aportada, en el Dictamen Preliminar previo se solicitó a la SEMARNAT precisar el origen o fuente del riesgo, ya sea físico o geográfico, de manera que se identificara la causalidad y localización del riesgo con base en evidencia o estudios científicos, solicitud que atiende mediante la siguiente respuesta:

*"El origen o fuente es la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes del escape de vehículos ligeros, derivado de la combustión y quema de combustibles petrolíferos.*

*De acuerdo con las Naciones Unidas<sup>22</sup>, una de las causas del cambio climático es el uso del transporte, toda vez que la mayoría de los vehículos, por ej., vehículos ligeros y pesados, barcos y aeronaves funcionan con combustibles petrolíferos, que, en consecuencia, al ser propulsados, emiten gases contaminantes y hacen que el transporte sea uno de los sectores que más contribuyen a generar dichos GEI, especialmente en lo que a emisiones de bióxido de carbono se refiere.*

*Por lo anterior, es que el transporte es responsable de cerca de una cuarta parte de las emisiones de bióxido de carbono relacionadas con la energía a nivel global. Y la tendencia es que continúe este importante aumento del uso de la energía para el transporte durante los próximos años.*

**Riesgo: Salud humana (mortalidad y morbilidad)**

*Las enfermedades respiratorias y la mortalidad por causas ambientales se originan principalmente de<sup>23</sup> las emisiones de los motores de combustión interna, instalados en los vehículos, cuya mayoría emplea como combustible gasolina o diésel, los cuales emiten al ambiente diversos gases que alteran la composición natural y contribuyen, además, a reacciones químicas o físicas que deterioran la calidad del aire en el ambiente.*

*Si bien, la Propuesta Regulatoria solo establece metas de emisiones de bióxido de carbono, un co-beneficio de esta regulación es la disminución de la emisión de otros gases contaminantes,*

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> <https://www.un.org/es/climatechange/science/causes-effects-climate-change> y <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1419157d-6e9d-4cf3-b489-ade65efb12bd/content>

<sup>23</sup> <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=396&IdBoletin=149>

CLS





al ofrecer vehículos nuevos más eficientes con menor consumo de combustible por kilómetro recorrido.

Los motores de combustión interna se han convertido en la principal fuente de energía mecánica, más del 80 % a nivel mundial. Con estos motores se acciona una gran diversidad de maquinaria y vehículos. Dichos motores se dividen en encendido por chispa, que funcionan principalmente con gasolina, gas natural y gas LP, y encendido por compresión, que emplean como combustible el diésel o el biodiésel. Como principio de funcionamiento, transforman la energía química contenida en el combustible (mayormente fósiles) a energía mecánica. Sin embargo, de la necesaria combustión se generan productos nocivos para la salud, como son los gases que contaminan y alteran el medio ambiente, estos productos agrupan al bióxido y monóxido de carbono (CO<sub>2</sub> y CO respectivamente), bióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), compuestos orgánicos volátiles (COV) derivados de los hidrocarburos no quemados y material particulado.

Los hidrocarburos se componen únicamente por carbono e hidrógeno, por lo que su combustión total con oxígeno resulta únicamente en CO<sub>2</sub> y agua. Sin embargo, debido a que el aire atmosférico, además del 21% de oxígeno, contiene un 78% de nitrógeno y un 1% de otros gases, inevitablemente se forman otros productos, como es el caso de los NO<sub>x</sub>. Además, parte de los hidrocarburos no se queman durante la combustión y se emiten a la atmósfera en forma de CO, de hidrocarburos no quemados y de partículas.

En el caso de los motores encendidos por chispa, los contaminantes vertidos a la atmósfera son, por orden de importancia, CO<sub>2</sub>, CO, hidrocarburos no quemados y NO<sub>x</sub>. Del mismo modo, en los motores de encendido por compresión, el CO<sub>2</sub> es el principal contaminante; le siguen los NO<sub>x</sub>, que ocupan una situación similar a la del material particulado.

La EPA realizó una evaluación científica integrada, referente a los efectos en salud de los NO<sub>x</sub>, en la que concluye que existe una relación causal entre la exposición a corto plazo de NO<sub>2</sub> y efectos respiratorios basados en la evidencia de exacerbación del asma. Esta conclusión proviene de un análisis de estudios controlados de exposición humana a NO<sub>2</sub> que examinan el potencial inducido en la capacidad de respuesta de la vía aérea en individuos con asma<sup>24</sup>.

Existe suficiente evidencia derivada de estudios toxicológicos y epidemiológicos acerca de los efectos a la salud por la exposición a SO<sub>2</sub>. Los estudios más recientes en humanos demuestran una relación causal e independiente del efecto de otros contaminantes del aire, entre la exposición a corto plazo a SO<sub>2</sub> y su impacto en el sistema respiratorio el cual se ha observado sobre todo en personas susceptibles como individuos con asma y enfermedad pulmonar obstructiva crónica<sup>25</sup>.

Una nota descriptiva de la Organización Mundial de la Salud, sobre la Contaminación del aire ambiente<sup>26</sup>, señala que:

- La contaminación del aire es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cardiopatías, cánceres de pulmón y neumoopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.
- Los efectos combinados de la contaminación del aire ambiente y la del aire doméstico se asocian a 6.7 millones de muertes prematuras cada año.

Para el caso de México, un reporte publicado por el Centro Mexicano de Derecho Ambiental señala lo siguiente<sup>27</sup>:

- 9,300 muertes al año en México están asociadas con la mala calidad del aire.
- La mortalidad en ciudades con niveles elevados de contaminación supera entre un 15% y un 20% la registrada en ciudades más limpias.

<sup>24</sup> [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5633854&fecha=27/10/2021#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5633854&fecha=27/10/2021#gsc.tab=0)

<sup>25</sup> [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5568395&fecha=20/08/2019#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5568395&fecha=20/08/2019#gsc.tab=0)

<sup>26</sup> [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

<sup>27</sup> <https://www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2014/07/respira-mexico-baja-resolucion.pdf>





- Los niños son la población más vulnerable ante la mala calidad del aire, y son susceptibles de desarrollar cáncer infantil.
- Se estiman 7.6 decesos por cáncer infantil por cada 100 mil habitantes en México relacionadas con la contaminación del aire.
- El sector transporte es la segunda fuente de gases de efecto invernadero, causantes del cambio climático (18% del total).
- En México el 46% de los automóviles es ineficiente pues cuenta con una antigüedad mayor a 18 años.

Asimismo, 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 reproducidos literalmente en obvio de repeticiones 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, se indicó en el Dictamen Preliminar de septiembre pasado, que resultaba necesario que esa Secretaría incluyera 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. Al respecto esa Secretaría, plantea lo siguiente:

*"Sobre el requerimiento para determinar la "evaluación de los niveles de los riesgos que se presentarían sin la emisión" de la Regulación, se señala que el caso ya fue analizado en las alternativas a la Propuesta Regulatoria líneas arriba, entre las cuales se estableció el escenario sin la emisión de una norma y se describieron los riesgos y las fuentes, asimismo, dicho escenario se complementa con la justificación de la intervención gubernamental y el resto de la información compartida en el Análisis de Impacto Regulatorio, el presente documento y sus anexos correspondientes.*

*Ahora bien, sobre la solicitud de esa Comisión en la cual pide se compare el escenario sin la emisión de una Norma contra "el nivel de riesgo esperado con la aplicación de la regulación" esta comparativa ya puede ser determinada con la información brindada en el Análisis de Impacto Regulatorio, el presente documento y sus anexos.*

*Por otra parte, de forma complementaria se señala lo siguiente.*

### **Riesgo: Ambiental**

*De acuerdo con las Naciones Unidas<sup>28</sup>, existe una probabilidad del 50% de que se supere la temperatura media anual del planeta en 1.5 °C. Esto equivale a no mitigar al menos 20 GtCO<sub>2e</sub> a nivel mundial<sup>29</sup> (correspondiente a las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional). Es decir, en términos de riesgos:*

*"Existe el riesgo del 50% de probabilidad de no alcanzar la mitigación de 20GtCO<sub>2e</sub> lo provocaría que la temperatura media anual del planeta supere los 1.5°C, lo cual traería consecuencias de calentamiento de los océanos, incremento del nivel del mar, pérdida de biodiversidad, entre otros"*

*Tomando en cuenta la Contribución Determinada a Nivel Nacional para México<sup>30</sup> de 397 MtCO<sub>2e</sub> y considerando un riesgo lineal y proporcional a la mitigación de emisiones, a México le correspondería una aportación del riesgo del 0.99%.*

<sup>28</sup> <https://news.un.org/es/story/2022/05/1508392>

<sup>29</sup> <https://www.unep.org/es/resources/informe-sobre-la-brecha-de-emisiones-2022>

<sup>30</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico\\_NDC\\_UNFCCC\\_update2022\\_FINAL.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico_NDC_UNFCCC_update2022_FINAL.pdf)





Así mismo y de acuerdo con el análisis costo-beneficio con la Propuesta Regulatoria, se estima una mitigación de 33.4 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al 2030, lo cual equivale al 8.4% de la Contribución Determinada a Nivel Nacional para México. Por lo tanto, con la aplicación de la regulación se espera una reducción del 8.4% del riesgo para México, y del 0.08% a nivel global.

**Riesgo: Salud humana**

*Reducción estimada del riesgo a la salud humana por mortalidad*

De acuerdo a la Universidad Nacional Autónoma de México se asociaron 21 mil muertes al año por la contaminación en el año 2019<sup>31</sup>, y para el para el mismo año, el INEGI registró un total de 747,784 defunciones a nivel nacional, por lo que la probabilidad relativa de mortalidad por contaminación es del 2.80%. Por otra parte, con la aplicación de la regulación se estiman 206 casos evitados anuales por mortalidad<sup>32</sup> y considerando una variación baja con respecto a las defunciones del 2019 por contaminación y las defunciones totales del mismo año, la probabilidad relativa de mortalidad por contaminación sería de 2.78%, por lo tanto, se estima una reducción del riesgo absoluto del 0.02% por mortalidad.

En virtud de lo anterior, se coincide con la SEMARNAT respecto a que, con la información aportada en el apartado anterior relativo al análisis de alternativas sobre el requerimiento para determinar la "evaluación de los niveles de los riesgos que se presentarían sin la emisión" de la Regulación, se señala que el caso ya fue analizado y justificado, debido a que ya se mapearon los escenarios sin la emisión de una norma y se describieron los riesgos y las fuentes, asimismo, dicho escenario se complementa con la justificación de la intervención gubernamental y el resto de la información compartida en el Análisis de Impacto Regulatorio, el presente documento y sus anexos correspondientes, con lo cual **se da por atendida la sección en comento.**

**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 la información de los trámites que se crearán y modificarán, es por ello que, **desde la emisión del Dictamen Preliminar mediante el Oficio 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, **en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre se consideró atendido el numeral 12 del formulario de AIR.**

**D. Análisis costo Beneficio.**

Respecto a la estimación económica generada 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.

<sup>31</sup> <https://www.gaceta.unam.mx/21-mil-muertes-al-ano-asociadas-a-la-contaminacion/>

<sup>32</sup> Mortalidad cardiovascular, mortalidad por cáncer de pulmón y mortalidad infantil por causas respiratorias

PLS





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 (corrimento 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)
- 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, la 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, la 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 CO2 y rendimiento de combustible. Emisiones evitadas de CO2; 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 (NOx) 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:

*d.*

OLS





**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 determinó durante el procedimiento de mejora regulatoria 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>
<b>Costos totales por tecnologías para el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria</b>	\$223,774.64	\$468,594.8	\$46,156
<b>Costos por modificación de los segmentos e inclusión de gas natural</b>	1,851	1,851	\$302
<b>Costos totales por acreditación y operación de las Unidades de Inspección Acreditadas (UIA)</b>	\$0.178373	\$0.178373	\$0.178373
<b>Costos de la creación del trámite de aviso de mecanismo de compensación</b>	\$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>

Asimismo, y en consideración con la actualización de la información proporcionada del análisis costo-beneficio, se observó que la Propuesta Regulatoria **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 reiteró en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre pasado que se consideraba atendido el numeral en comento, tal como se señaló en el Dictamen Preliminar previo contenido en el Oficio No. CONAMER/23/3612 de fecha 10 de julio de 2023.**

Sin menoscabo de lo anterior, en los Dictámenes Preliminares emitidos se requirió que la SEMARNAT transparentara los costos asociados y que se complementaran tomando en cuenta todas las especificaciones técnicas de eficiencia energética que pueden representar costos o beneficios. No obstante, se observó en el Dictamen Preliminar previo que esa Secretaría no incluyó información adicional para solventar lo solicitado por esta Comisión, por lo que se reiteró la solicitud planteada, respecto de lo cual esa Secretaría responde lo siguiente:

CLS





*"La Propuesta Regulatoria no contiene especificaciones técnicas de eficiencia energética por no ser competencia de las autoridades que expiden la regulación, por lo que no se identifican costos o beneficios asociados en la materia."<sup>33</sup>*

Sobre el particular, se toma nota de la respuesta aclaratoria.

En ese tenor, esta Comisión solicitó aclarar la eliminación de estándares técnicos que provenían de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 que son indicadores relacionados con el vehículo automotor, respecto de lo cual, en la respuesta que nos ocupa, se aporta la siguiente información:

*"Se informa que los cambios se refieren a aspectos relacionados con la eficiencia energética, y sus motivos, que se derivan del proceso de normalización, se describen en los considerandos de la Propuesta Regulatoria, mismos que a la letra citan:*

*"Que el 21 de marzo de 2023 la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE), informó a la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad que el objetivo y ámbito de aplicación del "Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos", no se enmarca en las facultades de la CONUEE por lo que solicitó que dicho proceso de normalización sea cancelado en el apartado del Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2023, correspondiente a dicha Comisión, toda vez que ya no participará en la emisión conjunta de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana."*

*"Que la decisión de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía de no participar en la emisión conjunta del presente instrumento normativo, cambia sustancialmente su redacción inicial al tener que ajustarse el título del Proyecto de Norma Oficial Mexicana, el objetivo y campo de aplicación, así como diversas disposiciones de su contenido, por lo que de conformidad al último párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, éste debe someterse nuevamente al periodo de consulta pública establecido en dicho ordenamiento."*

*Asimismo, el resto de los cambios entre los documentos se encuentran justificados en el proceso de normalización definido en los artículos 43 a 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización bajo la cual se elabora la propuesta regulatoria, con apego al transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad. Los razonamientos técnicos de dichos cambios corresponden a la actualización de la regulación en la materia de la EPA de los Estados Unidos de América y a las discusiones técnicas en los grupos de trabajo.*

*Los textos eliminados, derivados de la decisión de la CONUEE, se encuentran descritos y pueden consultarse en el Anexo H del Análisis de Impacto Regulatoria de la Propuesta Regulatoria, enviado previamente a la Comisión, siendo el más relevante la eliminación del numeral 5.3:*

**5.3.** *La determinación del PCPO en términos de rendimiento de combustible (km/l) es una equivalencia a partir del promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de emisiones de bióxido de carbono y se obtiene de la siguiente manera:*

$$PCPO_{km/l} = \frac{[(\%ventas) \times FC]_{gCO_2/l} + [(\%ventas) \times FC]_{gCO_2/km}}{PCPO_{gCO_2/km}}$$

en donde:

PCPO<sub>km/l</sub> = promedio corporativo ponderado observado, expresado en rendimiento de combustible (km/l)

FC<sub>i</sub> = factor de conversión para combustibles (g CO<sub>2</sub>/l) de acuerdo al Cuadro 4

PCPO<sub>gCO<sub>2</sub>/km</sub> = promedio corporativo ponderado observado, expresado en emisiones de CO<sub>2</sub> (g CO<sub>2</sub>/km)

<sup>33</sup> Ibid.





Cuadro 4. Factores de conversión de CO<sub>2</sub> por tipo de combustible

Tipo de combustible	Factor de conversión (g CO <sub>2</sub> /l)
Gasolina	2347.6970
Diesel	2689.2714

Fuente: Regulación Final de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero para Vehículos Ligeros y el Promedio Corporativo para la Economía de Combustible (Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards. Final Rule, mayo de 2010)."

A partir de lo anterior, se considera que la SEMARNAT identificó y justificó los diferentes cambios que se realizaron durante el proceso de normalización de la Propuesta Regulatoria, en los que influyeron por obviedad las atribuciones y facultades de los participantes que durante dicho proceso participaron.

En ese orden de ideas y con la finalidad de cumplir con lo estipulado en el artículo 68 de la LGMR<sup>34</sup> y de asegurar un análisis integral de los posibles impactos, esta Comisión consideró en el Dictamen Preliminar previo que resultaba importante analizar todos los impactos, tanto positivos como negativos, que resultaran 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;
- 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.

Para responder la solicitud anteriormente indicada, la SEMARNAT manifiesta lo siguiente:

- Impacto sobre los consumidores.

*Hay que señalar que la Propuesta Regulatoria es una Norma Oficial Mexicana que aplica a los importadores y fabricantes de vehículos nuevos. No obstante, se considera, tomando como base la experiencia de la regulación vigente, que el importador y/o fabricante trasladará el costo promedio por vehículo, por incorporar las tecnologías necesarias para cumplir con las especificaciones de la Propuesta Regulatoria al consumidor. Se estima que este costo es del orden de **\$ 12,700 para el año 2025, \$16,096 para 2026 y \$23,486 para el 2027**, siendo este el incremento estimado para las unidades.<sup>35</sup>*

*Sin embargo, la implementación de las tecnologías permitirá el incremento del rendimiento de combustible, lo que se traduciría en un menor uso de combustible, mismo que ha tenido*

<sup>34</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 competencia 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.

<sup>35</sup> Tabla 26 del Anexo A Análisis Costo Beneficio

CLIS





aumentos significativos en años anteriores, por lo que al comparar este ahorro contra el incremento estimado por unidad, el consumidor tendría ahorros<sup>36</sup> por aproximadamente **\$9,000 para el año 2025, \$10,283 en el 2026 y \$13,090 para el 2027**, por lo tanto, la recuperación en la inversión por tecnologías es menor a dos años, por lo cual se concluye que no se vislumbra un impacto negativo a los ingresos del consumidor.

- Impacto sobre los agentes económicos, de manera específica sobre los sujetos productivos y la actividad económica.

No se prevé que la regulación presente un impacto negativo sobre los agentes económicos que pueda afectar al proceso de competencia y libre ocurrencia entre los sujetos productivos, ya que no genera barreras a la entrada o nuevos mecanismos que faciliten la colusión entre productores, y que, por el contrario, se favorezca la competencia, en la medida que las empresas tendrán mejor composición de oferta en términos de innovación tecnológica. Cabe destacar que al existir la regulación anterior, no se parte de una obligación nueva, sino de la modificación de la regulación ya existente, por lo que ya existen algunas inversiones, sin embargo entre más pase el tiempo, puede ser que el impacto de dichas inversiones sea menor.

Considerando lo anterior, se tiene una disminución de Índice de Concentración de Herfindahl (IH) observado en el año 2017 con respecto a la estimación realizada a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013<sup>37</sup> para el año 2016, el cual se estimó **IH<sub>2016</sub>=1,602**. Para el cálculo del **IH<sub>2017</sub>** corresponde a:

Corporativo	Ventas <sup>38</sup> (unidades)	Participación
BMW	23,168	1.4%
DAIMLER	17,345	1.1%
FCA	108,830	6.7%
FORD	91,114	5.6%
GDV	665	0.0%
GIANT	753	0.0%
GM	271,234	16.7%
HONDA	85,230	5.2%
HYUNDAI	43,964	2.7%
KIA	69,918	4.3%
MAZDA	44,498	2.7%
NISSAN	448,008	27.5%
PEUGEOT	9,263	0.6%
PICACHO	1,194	0.1%
RENAULT	30,348	1.9%
SUZUKI	13,334	0.8%
TOYOTA	127,038	7.8%
VOLVO	966	0.1%
VW	241,298	14.8%
<b>Total</b>	<b>1,628,168</b>	

<sup>36</sup> Utilizando la metodología para el cálculo de beneficios en combustible descrito en el Anexo A del análisis costo-beneficio, sin considerar efecto rebote, así como los parámetros del incremento del rendimiento de combustible con norma (Tabla 2 del Anexo A Análisis Costo Beneficio) y los kilómetros recorridos esperados en el primer y segundo año (Tabla 3 del Anexo A Análisis Costo Beneficio). Además, un precio de la gasolina de \$22 por litro (<https://www.gob.mx/profecoprensa/profecoprensa-senala-a-g500-total-y-bp-como-las-marcas-mas-economicas-en-combustibles?idiom=es#:~:text=De%20acuerdo%20con%20este%20reporte,57.2%20por%20ciento%3B%20y%20del>)

<sup>37</sup> Oficio No. COFEME/13/1146 de 26 de marzo de 2013

<sup>38</sup> Con información de la PROFEPA año modelo 2017

CJS





Por el cual se obtiene un **IH<sub>2017</sub>** de 1,459 el cual se considera una concentración baja<sup>39</sup>. Finalmente, toda vez que la propuesta regulatoria es 2% menos costosa que la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, se vislumbra que el IH no tenga una variación significativa, por lo cual no se tendrá un impacto significativo en la competencia de los agentes económicos.

• Impacto sobre la contaminación y sobre mecanismos para atender las contingencias ambientales:

1) Se estima un impacto en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de 11 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> para el periodo 2025-2027;

2) sobre contingencias ambientales, la Propuesta Regulatoria establece parámetros de emisiones de CO<sub>2</sub>, por lo cual no tiene relación directa con las contingencias ambientales, mismas que corresponden a contaminantes criterio y material particulado. Para lo anterior, se cuenta con Normas Oficiales Mexicanas tales como NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-042-SEMARNAT-2003, NOM-044-SEMARNAT-2017, NOM-047-SEMARNAT-2014, NOM-076-SEMARNAT-2012 y NOM-167-SEMARNAT-2017, entre otras.

• Impacto sobre los sistemas ecológicos

Se consideran los efectos del cambio climático que, de acuerdo con el panel intergubernamental de expertos sobre el cambio climático, actualmente ya se observan y se seguirán experimentando en las próximas décadas, los siguientes impactos:

- ✓ Aumento de la temperatura promedio global de los océanos y la superficie terrestre
- ✓ Aumento promedio mundial del nivel del mar
- ✓ Acidificación del mar
- ✓ Alteración de la abundancia de algas, plancton y peces en los ambientes marinos
- ✓ Modificación de los patrones naturales de precipitación
- ✓ Inundaciones recurrentes
- ✓ Incremento en el número e intensidad de huracanes
- ✓ Sequías más prolongadas
- ✓ Disminución en la productividad agrícola
- ✓ Pérdida de biodiversidad y cambio en la composición de los ecosistemas
- ✓ Mayor propensión a incendio forestales
- ✓ Alteración de los ciclos biológicos y distribución geográfica de la flora y fauna

En este sentido, la aplicación de esta Propuesta Regulatoria puede contribuir con el 8.4% del compromiso establecido en las contribuciones nacionales determinadas<sup>40</sup>. Por lo anterior, no se prevén impactos negativos toda vez que con la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> se podría observar una disminución en el riesgo del incremento de la temperatura promedio anual menor a 1.5°C, por lo cual se disminuirían las probabilidades de la pérdida de biomasa y extinción de mamíferos, marsupiales, aves, plantas y anfibios.<sup>41</sup>

• Posibles impactos sobre el bienestar general de la población y sobre los derechos fundamentales

En referencia a los derechos fundamentales de medio ambiente sano, la Propuesta Regulatoria contempla en su análisis costo beneficio, la estimación<sup>42</sup> de **206 casos evitados** por mortalidad y **417 casos evitados** por enfermedades respiratorias a causa de la contaminación atmosférica.

Con la información aportada por la SEMARNAT, **se considera que se atendió la solicitud del Dictamen Preliminar de septiembre pasado**, ya que se observa que analizó cada uno de los impactos sugeridos, sobre los que destacó elementos de suma relevancia, tales como las

39 De acuerdo a la guía para evaluar el impacto en la regulación, se considera una concentración moderada entre 1,500 y 2,500

40 [https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico\\_NDC\\_UNFCCC\\_update2022\\_FINAL.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico_NDC_UNFCCC_update2022_FINAL.pdf)

41 <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1419157d-6e9d-4cf3-b489-ade65efb12bd/content>

42 Promedios anuales

*Handwritten signature*

*Handwritten initials*





afectaciones resultado del cambio climático, en el que la reducción de emisiones CO<sub>2</sub> es un factor que influye de manera positiva en dichas afectaciones, así como el impacto de contar con un medio ambiente sano que contribuya a la reducción de enfermedades respiratorias e incluso la mortalidad, lo que se traducirá en ahorros económicos regulatorios, en beneficio de la población.

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

Para responder el numeral 22 del formulario del 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, durante los Dictámenes Preliminares emitidos se observó que la 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 confirma que fue atendido el numeral en comento.**

#### **VII. Evaluación de la propuesta.**

El numeral 24 del formulario del 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 que esa Secretaría atendió el presente numeral.

#### **VIII. Consulta pública.**

Con relación al apartado de Consulta Pública del formulario del AIR, en específico, si 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, ésta se hizo pública a través del portal electrónico de esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR y, desde entonces 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, en el Dictamen Preliminar del 29 de septiembre se observó que la SEMARNAT incluyó un documento anexo: "20230920184748\_55766\_Anexo I. RespComenta\_NOM-

CLS



163\_CONAMER\_14SEP2023.docx", en el que atendió los comentarios vertidos por particulares y diversos sectores interesados.

Con base en lo anterior, la SEMARNAT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el Diario Oficial de la Federación (DOF), de conformidad con lo dispuesto por el artículo 76, primer párrafo, 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 CPEUM, 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>43</sup>.

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

**Atentamente**

El Comisionado Nacional

**DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO**

CLS

<sup>43</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

