



ACUSE

Asunto: Se emite Dictamen Preliminar, respecto a la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, para quedar como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas**".

Ref. 04/0027/160623

Ciudad de México, a 28 de julio de 2023.

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

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, para quedar como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas**", y a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), y recibidos en esta Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 16 de junio de 2023, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

En ese contexto, se considera que esa Secretaría cuenta con las atribuciones expresas previstas en la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEEPA)² y la *Ley de Infraestructura de la Calidad*³ para emitir el tema objeto de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa. Asimismo, se observa que los beneficios aportados por la Propuesta Regulatoria en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares, ello, derivado del análisis efectuado sobre dicha Propuesta y su AIR correspondiente.

¹ <https://cofemersimr.gob.mx/>

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 28 de enero de 1988 y modificada el 9 de enero de 2015.

³ Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020.



Por lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su AIR quedan sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*⁴ (LGMR), por lo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, y 75, de dicho ordenamiento, este órgano administrativo desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN PRELIMINAR

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto al presente apartado, relativo al requerimiento de simplificación regulatoria, previsto en el artículo 78 de la LGMR, se observa que, a través del AIR correspondiente, así como de su documento anexo denominado "ANEXO 1-A CUMPLIMIENTO DEL ARTICULO 78 DE LGMR may.docx", la SEMARNAT destacó lo siguiente:

"Impactos esperados para los propietarios de Centros y/o Unidades de Inspección Vehicular.

En la actualidad en el estado de Querétaro se está aplicando el Programa de Verificación Vehicular usando las normas oficiales mexicanas normas NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2017, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-2018, que son de aplicación nacional, y en las cuales se establecen los límites, métodos y pruebas para evaluar las emisiones de gases a la atmósfera.

Para la prestación del servicio de evaluación de las emisiones contaminantes a la atmósfera, se encuentra concesionado a particulares, quienes tienen que acreditar que cumplen con los requerimientos técnicos, de infraestructura, equipo, métodos de prueba, calibraciones y personal para llevar a cabo la prueba de vehículos a gasolina y gas bajo el método dinámico y estático, así como, de opacidad para vehículos a diesel.

Con el Programa de Verificación Vehicular Obligatorio que se encuentra en operación en las entidades miembros de la Megalópolis, incluido Querétaro, pero para el cumplimiento de lo establecido en el Proyecto de norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2023, el estado de Querétaro al integrarse a la zona de la CAME, requerirá el adicionar a los métodos de prueba que usan actualmente, el método de prueba de evaluación de emisiones a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB), para lo cual solo requiere hacer un cambio de los conectores, que usa actualmente, así como un ajuste en el software utilizado para poder tener las lecturas y registros de la información arrojada por el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB).

Los cálculos para establecer los costos de las adiciones necesarias para ofrecer la evaluación de emisiones mediante el método SDB, se basan en el costo de los conectores, interfaz SDB y ajustes requeridos en el software para necesarios para la aplicación de la prueba en las unidades de verificación vehicular que actualmente ya operan en el estado bajo el esquema de una concesión a terceros para brindar ese servicio a la ciudadanía.

Para conocer, los componentes necesarios para realizar la adaptación de la unidades de inspección, al adicionar la evaluación de emisiones mediante el método de Sistema de Diagnóstico a Bordo, así como sus costos, se consultó a las empresas que proveen el servicio de venta, instalación y servicio de todos los equipos para realizar la evaluación ambiental en la Ciudad de México y Estado de México, vigentes en 2022, con esa información se estimó el monto de la adecuación para el cumplimiento del Proyecto de norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2023.

Metodología para el cálculo de los costos para los regulados (centros de inspección) pertenecientes al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del estado de Querétaro.

El primer paso es la identificación de los componentes técnicos necesarios para realizar la adecuación de las líneas de verificación para que se encuentren en condiciones de realizar la

⁴ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.





evaluación de la emisiones contaminantes a la atmósfera empleando el método del Sistema de Diagnóstico a Bordo, los cuales se trata de un cambio de conectores en el equipo de verificado, cambio en software en la posición 1 para permitir la adhesión del controlador SDB, el costo del interfaz para enlazar el equipo de evaluación de las emisiones con el Sistema de Diagnostico a Bordo y poder leer la información del mismo y su correspondiente registro, mismos que se plasman en la TABLA 1.

Costos a los centros y/o unidades de inspección pertenecientes al programa de verificación vehicular obligatoria del estado de Querétaro para dar cumplimiento a lo establecido en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2023.

TABLA 1

COSTO DE ADECUACIONES LA LÍNEA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR DE LOS CENTROS DE INSPECCIÓN DEL ESTADO DE QUERÉTARO	
Cambio de conectores en GPE	\$ 1,800.00
Cambio de software en posición 1 (adherir controlador SDB)	\$ 8,000.00
Interfaz SDB	\$ 2,000.00
Costo por línea	\$ 11,800.00

Una vez calculado el costo de del equipo y software para la adecuación de cada línea de evaluación (verificación) de emisiones, de los centros de inspección, estimada en \$11,800 pesos se procedió a contactar al Gobierno de Querétaro a través de la Dirección de Control Ambiental, perteneciente a la Subsecretaría de Medio Ambiente, de la Secretaría de Desarrollo Sustentable del estado de Querétaro, para conocer la cantidad de líneas se encuentran en operación actualmente, con las que dan cumplimiento a su Programa de Verificación vehicular Obligatorio, la información proporcionada fue que se tienen autorizados 43 centros, cada uno cuenta con 2 líneas de evaluación de emisiones, a través de las cuales opera su programa estatal de verificación vehicular obligatoria, por lo que totalizan 86 líneas en funcionamiento que deben actualizarse, estas líneas se multiplico por el costo unitario calculado en \$11,800 pesos para obtener el costo de cumplimiento del Proyecto de norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2023, que puede verse en la TABLA 2.

TABLA 2

LÍNEAS DE VERIFICACIÓN A ACTUALIZAR	
CALCULO DEL COSTO A LOS CENTROS DE INSPECCIÓN DEL PVVO DE QUERÉTARO PARA CUMPLIR CON EL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-167-SEMARNAT-2023 POR LA ACTUALIZACIÓN DE SUS LÍNEAS DE EVALUACIÓN DE EMISIONES	
Centros de inspección del PVVO del estado de Querétaro	43
Líneas promedio por centro de inspección	2
Total, de líneas a actualizar en el estado de Querétaro	86
Costo de adaptación por línea	\$ 11,800
Costo total por actualización	\$ 1,014,800

A este costo estimado por la actualización de las líneas de evaluación de las emisiones en el estado de Querétaro, debemos sumar el costo de la actualización y ajuste en los programas informáticos para generar la base de datos de la verificación estatal, requerida en el Proyecto de norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2023, para lo cual se procedió a realizar una consulta a proveedores de los programas para el estado de Querétaro estimaron en 300 mil pesos para ajuste de todo el programa de verificación vehicular obligatoria estatal.

Por lo tanto, se puede establecer que los costos para los propietarios de los centros de inspección del estado de Querétaro, se establece de la siguiente TABLA 3:

TABLA 3

COSTOS A LOS PROPIETARIOS DE CENTROS DE INSPECCIÓN PERTENECIENTES AL PROGRAMA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA DE QUERÉTARO	
Costo por actualización de líneas de verificación	\$1,014,800
Actualizaciones de bases de datos para el registro de información de los vehículos para todo el PVVO de Querétaro	\$300,000
COSTO TOTAL POR LA INTEGRACIÓN DEL PROGRAMA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA DEL ESTADO DE QUERÉTARO AL CUMPLIMIENTO DEL PROYECTO DE NOM-167-SEMARNAT-2023	\$1,314,800

CLS





No se estiman costos para las otras entidades que conforman la Megalópolis, debido a que estas, incluida la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, aplican actualmente la NOM-167-SEMARNAT-2017, y con ello todos los métodos de prueba incluido el de Sistema de Diagnóstico a Bordo que es el que se incorpora al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del estado de Querétaro.

Los costos adicionales para los propietarios de los centros de verificación ya se calcularon y se refieren al equipo adicional que se requiere para que brinden la evaluación de emisiones por el método del Sistema de Diagnóstico a Bordo, el cual se realizó la TABLA 1, estimándolo en \$11,800 pesos por cada línea de verificación. En cuanto a los particulares, no representa ningún costo, debido a que el Sistema de Diagnóstico a Bordo con que encuentran dotadas las unidades, sigue funcionando, independientemente que sea consultado o no para su evaluación, por lo que, a los particulares, no les implica, ninguna inversión adicional, en equipo, tiempo, atención o costo.

Por lo que se concluye que se requiere la erogación de 1 millón 314 mil 800 pesos, que serán erogados por parte de los regulados (centros de inspección) para la implementación del Proyecto de NOM-167-SEMARNAT-2023, en el estado de Querétaro como gastos por su integración al área de la Megalópolis, tal como está planteado en el Proyecto.

Acciones de simplificación por la reducción de obligaciones regulatorias a los Centros Y/O Unidades de Inspección

Para demostrar que los beneficios económicos generados por la reducción de obligaciones regulatorias señalados en la NOM-167-SEMARNAT-2017 se calculará la reducción del costo de cumplimiento de la propuesta bajo análisis, se utilizó la siguiente metodología de cuantificación:

Para los centros de inspección operados por particulares, bajo la modalidad de concesión, y deben cumplir con lo señalado en los numerales 6.2.2, 6.2.5 y 6.6 de la NOM-167-SEMARNAT-2017, el cual establece:

6.2.2 Los Centros de Datos Estatales y de la SICT, deberán residir en una infraestructura tecnológica de alta seguridad con nivel mínimo de certificación TIER 3 y en caso de un centro de datos virtual TIER 4, conforme a la norma ANSI/TIA-942 Estándar para Infraestructura y Telecomunicaciones para Centros de Datos.

6.2.5 Deberán contar con un sistema de almacenamiento integral en red con capacidad para almacenar los datos señalados en el Anexo Normativo III, relativo a la información general de la aplicación de los métodos de prueba, señalado en la presente Norma Oficial Mexicana, por un periodo mínimo de 5 años.

6.6 De la seguridad de la información

Los Centros de Datos de la Secretaría, estatales y de la SCT son los responsables de la seguridad de la información y deberán cumplir y certificarse con la Norma Mexicana NMX-I-27001-NYCE-2015-Tecnologías de la Información-Técnicas de información-Técnicas de seguridad-Sistemas de gestión de información-requisitos, o con su equivalente, ISO/IEC 27001 (Información tecnología-Security techniques-Information security management systems-Requirements).

Dado que en el cuerpo de la NOM-167-SEMARNAT-2017, se establecía para los particulares, contar con una red informática, segura y robusta, para poder recibir el resultado de la evaluación realizada que se emitiría de forma centralizada desde la SEMARNAT, implicaba un costo en la seguridad de la información por cada uno de los centros y/o unidades de verificación (hoy centros y/o unidades de inspección obedeciendo a lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad), se manejan ambas figuras legales, debido a que se citan una u otra en los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria (PVVO) de las entidades integrantes de la Megalópolis y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el citado costo cual se puede calcular de la siguiente manera en la TABLA 4:

En la TABLA 4, dado que no se cumplió con establecimiento de una red informática robusta y segura, debido al costo de esta y la falta de presupuesto, para el cálculo del costo de la red que reduce el costo de su cumplimiento, se consultaron costos internacionales los cuales se encontraron en euros, sin embargo, como puede observarse en la TABLA A, se realizó la conversión estimando una tasa de cambio de 20 pesos por Euro, para establecer la disminución del costo en pesos. Para lo cual se consultó en la red el costo de la seguridad informática.

ok

CLS





Por lo anterior, las Acciones de Simplificación para el cumplir con lo establecido en el Artículo 78, quedaría como:

TABLA 4

Entidad	Centros de verificación	Costo anual de seguridad de la información	Total
CDMX	58	1400 euros (20 pesos por Euro) = 28,000 pesos por centro de verificación, pagado por el propietario de este	\$1,624,000
Estado de México	135		\$3,780,000
Estado de Puebla	0		\$ -
Estado de Tlaxcala	30		\$840,000
Estado de Hidalgo	54		\$1,512,000
Estado de Morelos	10		\$280,000
Unidades de Verificación operados por particulares aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	250		\$7,00,000
TOTAL	537		15,036,000

Se excluyen los centros de inspección del estado de Querétaro debido a que ellos se incorporan al cumplimiento de la normatividad en la presente modificación y no estaban obligados al cumplimiento del numeral 6.6 de la NOM-167-SEMARNAT-2017. El cumplimiento de este trámite de certificación de la seguridad de información, para estar interconectados con la SEMARNAT, es a través de un certifica o contrato, que garantice la seguridad de la información, y que debe cumplirse por parte de los particulares que en este caso son los propietarios de los centros de inspección. Por lo que resumiendo los costos asociados a la incorporación de Querétaro en el cumplimiento de la NOM-167-SEMARNAT-2017, en comparación con los costos evitados a los particulares por la cancelación del trámite de comprobar la seguridad de la información al no estar conectada en línea con la SEMARNAT, para el estado de Hidalgo, tenemos que el cumplimiento del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria tenemos:

TABLA 5

Costos de la Regulación	Acciones de Simplificación para cumplir con lo establecido en el Artículo 78.
\$1,314,800	\$ 1,512,000

Por lo que la relación costo- beneficio de la reducción de obligaciones se establece de la siguiente manera: **1,512,000 entre 1,314,800 por lo que resulta una relación 1:1.17.** Para dar cabal cumplimiento a lo establecido por el Artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se establece en Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, para quedar como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, el transitorio SEXTO, que queda de la siguiente manera:

SEXTO. A efecto de dar cumplimiento al artículo 78, primer párrafo de la Ley General de Mejora Regulatoria, relativo a la expedición de modificaciones a las obligaciones regulatorias, se establece en el Análisis de Impacto Regulatorio correspondiente, las obligaciones que se simplifican de los numerales 6.2.2, 6.2.5 y 6.6 de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, vigente para el Estado de Hidalgo.

A partir de analizar puntualmente cada una de las modificaciones de la NOM-167-SEMARNAT-2017; es decir, identificar aquellas obligaciones regulatorias que se derogan y que por lo tanto, se manifiestan como beneficios para los regulados en este caso los propietarios de los centros de inspección, se encontraron beneficios anuales significativamente superiores a los costos anuales implicados en la propuesta regulatoria, con lo cual se concluye que el análisis realizado constata que el Proyecto NOM-167-SEMARNAT-2023 satisface lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria". (sic)

OLS





A partir del contexto transcrito, se da por atendido el requerimiento de simplificación regulatoria, toda vez que, de conformidad con los artículos 7, fracción I, y 8, fracción I, de la LGMR, que establecen como uno de los principios que orientan a la política de mejora regulatoria "*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*", y con relación al objetivo de esta Comisión, referido en el artículo 23 del mismo ordenamiento jurídico, y dado que el anteproyecto regulatorio está encaminado principalmente como impacto final a la **protección a la salud y medio ambiente**, las disposiciones regulatorias y modificaciones propuestas conllevan **beneficios económicos netos** del orden de los **\$197,200 pesos**, con lo cual se da por atendido dicho requerimiento.

II. Consideraciones Generales.

La contaminación atmosférica es la presencia de materias o formas de energía en el aire que pueden suponer un riesgo, daño o molestia de diferente gravedad para los seres vivos. Entre las consecuencias directas de la contaminación atmosférica, se podría destacar el desarrollo de enfermedades y afecciones en los seres humanos y la biodiversidad, así como la pérdida de visibilidad en zonas de grandes concentraciones o la aparición de olores desagradables. Para la prevención y control de la contaminación de la atmósfera, dentro de la concurrencia y distribución de competencias prevista en la LGEEPA, el artículo 5º, fracción XII, de dicho ordenamiento faculta a la Federación, por conducto de la SEMARNAT, para regular la contaminación de la atmósfera proveniente de todo tipo de fuentes emisoras.

En este sentido, la Secretaría de Salud expidió las *Normas Oficiales Mexicanas NOM-020-SSA1-2014, Salud Ambiental. Valor límite permisible para la concentración de ozono (O3) en el aire ambiente y criterios para su evaluación*, publicada en el DOF el 19 de agosto de 2014, en la que se establece como concentración ambiental de O3 menor o igual a 0.095 ppm como promedio horario para proteger la salud de la población más susceptible; y la *NOM-025-SSA1-2014, Salud Ambiental. Valores límites permisibles para la concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente y criterios para su evaluación*, publicada en el mismo medio de difusión oficial el 20 de agosto de 2014, la cual establece como concentración para las partículas PM10 de 75 µg/m3, como promedio de 24 horas como límite para 24 horas y 40 µg/m3, como promedio anual, así como también los límites de concentración para partículas PM2.5 que es de 45 µg/m3, como promedio de 24 horas y 12 µg/m3, como promedio anual.

La *Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas*, publicada en el DOF el 5 de septiembre de 2017, fue elaborada para coadyuvar a las acciones implementadas por el gobierno federal en conjunto con los gobiernos estatales, pertenecientes a la Megalópolis, para disminuir las altas concentraciones de ozono en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), zona en la que se observaron las primeras contingencias ambientales con afectaciones a las entidades de Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Tlaxcala, pertenecientes todas a la Megalópolis, pues debido a su tamaño y cercanía geográfica con dicha zona, comparten población, parque vehicular y actividades económicas que, entre otras consecuencias, ha propiciado la circulación continua y constante de vehículos que aportan emisiones que deterioran la calidad del aire y afectan a la población.

En este sentido, la presente Propuesta Regulatoria contribuye a la elaboración de políticas públicas referentes a la evaluación de emisiones contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación, en la búsqueda de la mejora en la calidad del aire y, por lo tanto, la reducción de los impactos negativos en la salud de la población en general.

al

ALS





III. Objetivos de la regulación y problemática.

Respecto al presente apartado la SEMARNAT señala los objetivos de la Propuesta Regulatoria, a saber:

- "Incorporar al Estado de Querétaro en la aplicación de la norma de carácter regional.
- Establecer la obligatoriedad de los métodos de prueba a aplicar en los vehículos en circulación en la zona de la Megalópolis.
- Quitar carga regulatoria de los sistemas informáticos de los operadores de los Programas de Verificación Vehicular Obligatorias.
- Establecer los requisitos mínimos sobre la autenticidad y rastreabilidad de las constancias de verificación vehicular.
- Establecer métodos de prueba del sistema de diagnóstico a bordo.
- Establecer los límites máximos permisibles de emisión de vehículos ostensiblemente contaminantes". (sic)

Derivado de lo anterior, se puede observar que lo propuesto surge de la necesidad de llenar un vacío técnico-normativo existente en la operación de los programas de verificación vehicular en la zona de la Megalópolis, la falta de certeza para situaciones que se encontraron en la operación cotidiana de los mismos, que generaron incertidumbres y conflictos legales entre los ciudadanos que presentaban sus vehículos a medición de emisiones, y los operadores de los centros y/o unidades de inspección, estos problemas operativos no son atribuibles a los ciudadanos y resultaron de difícil solución o de varias visitas al centro o unidad de inspección para poder cumplir con la obligación establecida en el programa de verificación vehicular obligatorio.

En este sentido, la SEMARNAT expuso el contexto del cual deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, a saber:

"La propuesta regulatoria en análisis establece Límites Máximos Permisibles, requisitos sobre la autenticidad, rastreabilidad y métodos de prueba, así como definición de códigos de falla que afectan las emisiones contaminantes, a fin de brindar certeza a los ciudadanos y técnicos implicados en el proceso de evaluación de las emisiones vehiculares. La incorporación del estado de Querétaro al cumplimiento de este PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, obedece a la solicitud de su adhesión a la misma por parte de las autoridades de esta entidad y a su incorporación a la megalópolis, misma que fue aprobada por los miembros de esta, a través de un acuerdo en el seno de la CAME, con lo que se pretende tener una regulación homogénea en toda la zona de la Megalópolis". (sic)

Con base en la información incluida, se considera que la SEMARNAT atiende las secciones correspondientes al objetivo y la problemática del formulario, toda vez que aporta datos e información que permiten reconocer el contexto de tema objeto de la Propuesta Regulatoria, y así atender la problemática identificada exponiendo los objetivos a seguir que permitan brindar certeza jurídica a los particulares, e incluyendo diversas soluciones a lo observado durante la implementación de las regulaciones vigentes.

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, justificándolas de la siguiente manera:

- a) **"Esquemas voluntarios de autorregulación ambiental:** El empleo de esquemas de autorregulación, fundamentado en lo señalado en el artículo 38 de la LGEEPA, se refiere al desarrollo de procesos voluntarios, por lo que el impacto de estas medidas son prerrogativas de los productores, empresas u organizaciones empresariales, los estímulos ofrecidos por los gobiernos de la entidades, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte y se sujeta a la fracción II del artículo de la LGEEPA, que es la que fundamenta que los límites máximos de emisiones a cumplir, deben ser más estrictos que las establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas, en el caso de la NOM-167-SEMARNAT-2017.

CLS





En cuanto a los costos y beneficios atribuibles a esta opción, no pueden ser calculados ya que al tratarse de un esquema voluntario que puede ser adoptado por diversos grupos, sin tener certeza del tamaño del parque vehicular que se sujetaría a este esquema.

b) La elaboración, publicación y aviso de vigencia de un estándar: Es factible esta opción, sin embargo, dada la naturaleza del instrumento que es de aplicación voluntaria, conlleva la posibilidad de que los gobiernos locales de la Megalópolis y los regulados no consideren su cumplimiento ya que no están obligados al mismo y esto evite el control de las emisiones contaminantes a la atmósfera, por lo que esta alternativa no resulta idónea para cumplir con el propósito de proteger la salud de la población.

c) Incentivos económicos: El otorgar un incentivo económico ya sea de carácter fiscal, financiero o de mercado, como los que se señalan en la Sección III de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, no resultarían suficientes para abatir la problemática planteada. El apoyo a través de incentivos económicos para fomentar el mantenimiento de los vehículos, para mantener buenas condiciones físico-mecánicas y ambientales, es una medida para la que no se tienen los recursos económicos en suficiencia para hacerlo en más de 20 millones de vehículos que circulan en la Megalópolis y dados los costos de mantenimiento de muchas unidades el apoyo que se podría otorgar sería muy marginal. Su efecto se diluiría, ya que estaría sujeto a una autorización de recursos de parte de los legisladores en turno, que tendrían que analizar su pertinencia anualmente, y podría suspenderse, reducirse o extinguirse. El incentivo podría también usarse como un simulacro para cobrar el mismo y no realizar el mantenimiento en las unidades, porque no existiría forma de verificar que en efecto mantiene la reducción de emisiones contaminantes y por tanto haría diferencia y podría generar un incremento en la contaminación de la atmósfera y un impacto negativo en la salud de seres vivos como somos los humanos, las plantas, los animales y contaminación en las aguas debida a la lluvia ácida generada por la contaminación del aire.

d) No emitir regulación alguna: Se fomentaría un rezago tecnológico vehicular y se dejaría al libre albedrío de los propietarios de los vehículos, el mantenimiento de las condiciones óptimas físico-mecánicas de los mismos y con ello, se tendrían mayores emisiones de contaminantes a la atmósfera, que no estarían dentro de los límites máximos permisibles que por ley, debieran estar señalados en algún instrumento normativo. Sin una regulación a la emisión de contaminantes provenientes de los vehículos en circulación, habría mayores costos en la atención a la salud humana e impactos negativos al medio ambiente en la región de la Megalópolis. La estimación de costos y beneficios no podría estimarse al no contar con mediciones reales de las emisiones contaminantes de los vehículos". (sic)

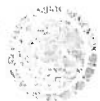
Finalmente, para el numeral 5, relativo a las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada, esa Secretaría indicó los siguiente:

"Una vez analizadas las alternativas señaladas en el numeral precedente, se concluye que la mejor alternativa para atender la problemática identificada es el presente Proyecto de norma oficial mexicana. La propuesta normativa corresponde a una modificación de la actual NOM-167-SEMARNAT-2017. Con la presente modificación, se tendrá un instrumento de carácter obligatorio a nivel regional que dé certeza a los propietarios de los Centros de Inspección Vehicular y de las Unidades de Inspección, así como al propietarios o poseedores de un vehículo automotor.

La actualización de la norma contribuirá a un mejor control de la emisión de contaminantes, a través del establecimiento de disposiciones para la adecuada aplicación de los métodos de medición de las emisiones vehiculares y la aplicación de límites máximos permisibles adecuados al segmento vehicular 2006 y posteriores, y de referir los métodos de prueba para la evaluación de los gases contaminantes en el instrumento normativo correspondiente (NOM-047-SEMARNAT-2014 o la que la sustituya). Esta norma prevé que, si los vehículos no cuentan con un mantenimiento adecuado, no podrán cumplir con los valores de emisión que se han establecido en la norma, y que, para cumplirlos, deben programar y dar mantenimiento (preventivo o correctivo, según sea el caso) a sus unidades vehiculares y con ello, reducir sus emisiones contaminantes, con importantes beneficios al medio ambiente y a la salud humana al reducirse el riesgo de muertes prematuras en la población mexicana.

CLS





Así, se concluye que la emisión del presente Proyecto de modificación de norma oficial mexicana responde a la necesidad de establecer lineamientos normativos claros y aplicables a los programas de verificación vehicular de la Megalópolis. La simplificación de requisitos, eliminación de exigencias de seguridad de la información al no tener una verificación centralizada en la SEMARNAT, disminuirán el costo de cumplimiento, adicionalmente al definir los 902 códigos de falla detectados por la revisión vía Sistema de Diagnostico a Bordo, lo que da mayor certeza en su aplicación.

En consecuencia, su expedición es la mejor opción debido a que se trata de un ordenamiento de carácter obligatorio que permitirá de una manera rápida y efectiva, orientar el control de las emisiones del parque vehicular que circula por la zona de la Megalópolis, asegurando que los mismos se mantengan en las mejores condiciones mecánicas y por lo tanto ambientales y, contribuyan a la reducción las emisiones contaminantes a la atmósfera". (sic)

En virtud de lo anterior, se considera que la SEMARNAT debe realizar los cálculos de los costos y beneficios que implica cada una de las alternativas planteadas, a fin de dar cumplimiento al procedimiento de mejora regulatoria y así, estar en posibilidades de establecer un pronunciamiento al respecto que permita verificar que efectivamente la Propuesta Regulatoria es la mejor alternativa para atender la problemática identificada.

V. Impacto de la regulación.

A. De la carga administrativa

Con relación a si la regulación, crea modifica o elimina trámites, la SEMARNAT señaló en el formulario del AIR correspondiente a la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, que la presente sección "no aplica"; al respecto, derivado del análisis realizado, se toma nota de lo señalado por esa Secretaría y se considera atendido el numeral en comento.

B. Acciones regulatorias distintas a trámites

Sobre dicho apartado, considerando la información proporcionada por la SEMARNAT en el AIR correspondiente y su anexo denominado "ANEXO 2 MATRIZ ANALÍTICA DEL PROYECTO DE NOM-167-SEMARNAT-2023 may.xlsx", se observa que se incluyeron diversas acciones regulatorias con especificaciones técnicas que deberán cumplir los sujetos regulados, las cuales han sido identificadas y justificadas conforme al procedimiento de mejora regulatoria, de esta manera con la información remitida, se considera atendido el numeral 7 del formulario de AIR.

C. Análisis Costo Beneficio

a) Costos

Relativo a la estimación económica por el impacto que implica la emisión del instrumento regulatorio, la SEMARNAT señaló respecto al grupo o industria al que impacta la regulación, que existen impactos esperados para los propietarios de Centros y/o Unidades de Inspección Vehicular, tal como se estableció en la Tabla 3 de las consideraciones respecto al requisito de simplificación regulatoria del presente oficio y obedecen al orden de **\$1,314,800 pesos**; resultado de la suma de los costos por actualización de líneas de verificación más las actualizaciones de bases de datos para el registro de información de los vehículos para todo el PVVO de Querétaro.

Por otro lado, la SEMARNAT destacó que los beneficios que podría generar la emisión de la Propuesta Regulatoria detalló lo siguiente:

b) Beneficios

Grupo o industria al que le impacta la regulación: Propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación en el área de la Megalópolis.

CLS





Describe y estime los beneficios: Respecto a los beneficios asociados con la implementación de la Propuesta Regulatoria, SEMARNAT consideró lo siguiente:

"[...] el problema que significaba para los propietarios de vehículos a gasolina, que fueran rechazados por códigos de falla no atribuibles a condiciones ambientales, relacionadas con la emisión de contaminantes a la atmósfera, así como los que eran rechazados por presentar NOx superiores a la norma y que no eran alcanzables por los vehículos ni con el adecuado mantenimiento y convertidor catalítico funcionando correctamente. Los rechazos generados por las fallas detectadas por la evaluación con el método del Sistema de Diagnóstico a Bordo, y atribuibles a la detención de otras fallas, significaba acudir al concesionario a revisión que certificará que la falla no era atribuible a motivos ambientales, sin embargo, genera gastos a los propietarios por las revisiones, trasladarse al concesionario y posteriormente regresar a evaluación nuevamente, lo que implica, dinero, tiempo y esfuerzo". (sic)

En ese sentido, SEMARNAT realizó los cálculos correspondientes los vehículos registrados en las 7 entidades que son a sujetos a verificación y propulsados con gasolina, Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala, para quedar el cálculo siguiente:

TABLA 6

Concepto	Ahorro
Beneficio por inclusión de código de falla	\$240,587,577.21
Beneficios por ajuste a los Límites permitidos de óxidos de nitrógeno	\$11,324,403,305.20
Beneficio Total	\$11,564,990,882.41

Nota: Elaboración de CONAMER con datos de SEMARNAT.

Finalmente se observa que la Propuesta Regulatoria cumple con los objetivos de mejora regulatoria, en términos de asegurar que las regulaciones generen mayores beneficios que costos de cumplimiento para los particulares, dado que los costos de cumplimiento ascienden a \$1,314,800.00 pesos, los beneficios a la orden de \$11,564,990,882.41 pesos, **lo que resulta en un beneficio neto de \$11,563,676,082.41 pesos, por lo que se tiene por atendido el numeral en comento.**

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Con relación al numeral 11, en el que se solicita que el Sujeto Obligado de la LGMR describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos), la SEMARNAT incluyó la siguiente justificación:

"Para la prevención y control de la contaminación de la atmósfera, dentro de la concurrencia y distribución de competencias previstas en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el artículo 5º fracción XII, de dicho ordenamiento faculta a la Federación por conducto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para expedir y vigilar la expedición de normas para regular la contaminación de la atmósfera proveniente de todo tipo de fuentes emisoras. La facultad apuntada en el párrafo anterior, conforme al artículo 111, fracciones VII y XI, de la ley en comento, se ejerce, respectivamente, a través de normas oficiales mexicanas que, entre otros aspectos, establezcan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera de vehículos automotores en circulación, considerando los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud.

En este sentido, las autoridades responsables –entidades federativas de la zona de la Megalópolis y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte- de los Programas de Verificación Vehicular Obligatorios, en el ámbito de sus atribuciones, señalaran en dichos programas, las especificaciones de la NOM en comento que correspondan, mismos que al implementarse resulten técnica, económica y socialmente factibles. Adicionalmente y con fundamento en el artículo 38 de la LGEEPA, se buscará que las empresas y dependencias que cambien su parque vehicular de combustibles tradicionales (gasolina y diésel) a vehículos propulsados por gas LP, gas natural u otros combustibles alternos, desarrollen procesos voluntarios de autorregulación ambiental, a través de los cuales mejoren su desempeño y se comprometan

CLS





a superar o cumplir mayores niveles, metas o beneficios en materia de protección ambiental".
(sic)

A partir de lo anterior, y dado que se señala de manera puntual que la propuesta de Iniciativa es económica, social y técnicamente factible, pues con su aprobación se proveerá de una herramienta jurídica de suma utilidad, para los particulares, quienes podrán acceder a los beneficios derivados de la implementación de la Propuesta Regulatoria, por lo que se considera cabalmente atendida la sección en comento.

VII. Evaluación de la propuesta.

Para responder el numeral 13 del formulario de AIR que requiere que se describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la SEMARNAT señaló que:

"Las entidades federativas de la Megalópolis y la SICT a través de sus programas de verificación vehicular obligatoria, por conducto de sus centros o unidades de verificación según corresponda evaluarán las emisiones de los vehículos que funcionan con gas natural o gas licuado de petróleo, lo que aseguraría que tengan emisiones bajas a la atmósfera y garantizar con ello que se mantengan los beneficios al medio ambiente generados por el uso de estos combustibles. De forma indirecta la evaluación de la presente norma en el control de las emisiones de gases contaminantes emitidos a la atmósfera por fuentes móviles. Con esto, se tendrá un panorama de cuanto emiten los vehículos regulados en la presente modificación de norma y cuánto han disminuido sus emisiones con respecto a una línea base de emisión". (sic)

En ese contexto, y dado que se señala de manera puntual que *"Las entidades federativas de la Megalópolis y la SICT a través de sus programas de verificación vehicular obligatoria, por conducto de sus centros o unidades de verificación según corresponda evaluarán las emisiones de los vehículos que funcionan con gas natural o gas licuado de petróleo [...]"*, se da por atendida la sección en comento.

VIII. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AIR, relativo a 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/comité técnico para la elaboración conjunta del Proyecto, a saber, en este sentido, derivado de la consulta realizada, fueron incluidas todas las observaciones recibidas y consensadas en el seno del grupo de trabajo, a fin de contar con un Proyecto de norma integral, inclusivo y apegado a la realidad del transporte, así como la consideración de las perspectivas de desarrollo tecnológico de las flotas vehiculares en la zona de la Megalópolis. En el cuerpo del citado Proyecto se plasmaron las opiniones y estas fueron presentadas revisadas y aprobadas por el pleno del grupo de trabajo."*

Asimismo, es conveniente señalar que desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria se hizo pública a través del portal electrónico de esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR; por lo que a la fecha de emisión del presente oficio se ha recibido un comentario de un particular interesado, lo cual puede ser consultado en la siguiente liga electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/28299>

Lo anterior, a efecto de que la SEMARNAT efectúe las adecuaciones correspondientes, o de lo contrario brinde la justificación puntual de las razones por las cuales no consideró procedente la incorporación de dicho comentario al contenido de la Propuesta Regulatoria.

Por todo lo expresado con antelación, la CONAMER queda en espera de que la SEMARNAT brinde respuesta al presente **Dictamen Preliminar**, manifestando su consideración respecto de los comentarios realizados por este órgano desconcentrado y por los particulares y, en su caso, se realicen las modificaciones correspondientes al anteproyecto y a su AIR correspondiente, o bien

CLS



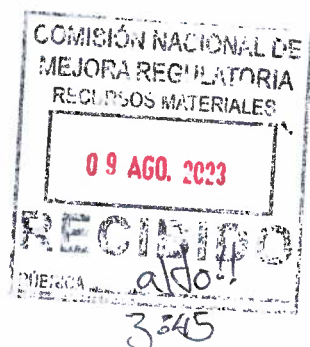


comunique las razones por las que no consideró su incorporación, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 75, cuarto párrafo, de la LGMR.

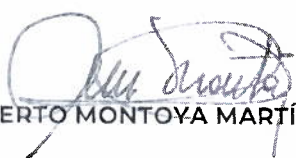
Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como a los principios y objetivos establecidos en los artículos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

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁵.

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



Atentamente
El Comisionado Nacional


DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO 

⁵ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

CLS

