

Notificación de oficio CONAMER

✖ ELIMINAR ← RESPONDER ⇐ RESPONDER A TODOS → REENVIAR ...



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

mié 18/10/2023 06:14 p.m.

Marcar como no leído

[Mostrar los 10 destinatarios](#)

Para: Cgmir;

Cc: CINDY BERENICE CASAS SEGURA <cindy.casas@semarnat.gob.mx>; gestion.sra@semarnat.gob.mx; mariana.flores@semarnat.gob.mx; Alberto Montoya Martin Del Campo; Andrea Ángel Jiménez; Gilberto Lepe Saenz; Karla Ivette López Rivero; ...

A quien corresponda,

Por instrucciones del Lic. Alonso Jiménez Reyes, persona oficial responsable de mejora regulatoria ante la CONAMER ¡Acuso de Recibo!; no sin antes agradecer su invaluable apoyo.

Sin otro particular, agradezco la atención de la Notificación

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 18/10/2023 5:01 PM CST Cgmir <cgmir@conamer.gob.mx> escribió:

LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES

Subsecretario de Regulación Ambiental

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

P r e s e n t e

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

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 de 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 13 de octubre de 2023.

LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES

Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

Presente

Me refiero a la Respuesta al Dictamen Preliminar de 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**", así como a su respectivo formulario del 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 9 de octubre de 2023, a través del portal electrónico de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Como parte del procedimiento establecido en la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), se emitió un Dictamen Preliminar el 28 de julio de 2023, mediante el Oficio No. CONAMER/23/4015, en el cual se consideró que esa Secretaría cuenta con las atribuciones expresas previstas en la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEPA)³ y la *Ley de Infraestructura*

¹ www.cofemersimr.gob.mx

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018, última Reforma el 20 de mayo de 2021.

³ Publicada en el DOF el 28 de enero de 1988 y modificada el 8 de mayo de 2023.





de la Calidad⁴ para emitir el tema objeto de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa. Asimismo, se observó que los beneficios aportados por la Propuesta 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.

En este sentido, la Propuesta Regulatoria y su AIR quedaron sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III de la LGMR, considerando que la Regulación no es un instrumento definitivo en virtud de que su diseño se encuentra en un proceso no concluido, por lo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, cuarto párrafo, y 75 de dicho ordenamiento, este órgano administrativo desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

A partir del contexto descrito, toda vez que los artículos 7, fracción I, y 8, fracción I, de la LGMR, 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 se observa que en la información proporcionada por la SEMARNAT, se identifica que los beneficios de la Propuesta Regulatoria 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*, además de generar certeza jurídica a los sujetos regulados, y en consideración de que se estiman beneficios derivados de la emisión de la Propuesta Regulatoria a la orden de **\$197,200.00** pesos, se reitera la consideración de tener por atendido el requerimiento de simplificación regulatoria, manifestada en el Dictamen Preliminar Oficio No. CONAMER/23/4015.

II. Consideraciones generales.

Respecto al presente apartado, la SEMARNAT expuso en el formulario del AIR, los antecedentes del cual deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, argumentando la importancia de la emisión con diversos razonamientos, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran, por lo que con base en la información aportada, se coincidió con la SEMARNAT respecto a la relevancia de la emisión de la regulación propuesta contribuyendo 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, se recalca la mención del Dictamen Preliminar Oficio No. CONAMER/23/4015, teniendo por atendido el numeral correlativo.

III. Objetivos y problemática.

Con la finalidad de atender la solicitud del formulario del AIR del apartado correlativo, la SEMARNAT planteó la problemática de la cual procede la emisión de la Propuesta Regulatoria, así

⁴ Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020.

C.S.





como los objetivos que se pretenden lograr para subsanarla, a partir de lo cual se reitera lo señalado en el Dictamen Preliminar Oficio No. CONAMER/23/4015, en el que se consideró que esa Secretaría atendió lo requerido en el formulario, destacando que con la emisión de la Propuesta Regulatoria se "[...] 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."⁵

IV. Identificación de las posibles alternativas a la regulación.

Con relación al numeral 4 del formulario del AIR, en el Dictamen Preliminar previamente emitido, se observó que esa Secretaría debía 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, al respecto, en el documento anexo al formulario del AIR denominado "20231009121132_55837_ANEXO B RESPUESTA A COMENTARIOS DE LA CONAMER SOBRE AIR DE MODIFICACIÓN DE LA NOM-167-SEMARNAT-2017_REV1439 DEL91023.pdf", se señala lo siguiente:

"El costo del deterioro del medio ambiente ocasionado por el incremento en la contaminación ambiental se estimó usando la información de las Cuentas Económicas y Ecológicas de México 2021, generadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Esta información presenta el valor económico del impacto al medio ambiente y los recursos naturales derivado de las actividades económicas en referencia al Producto Interno Bruto (PIB) así como el monto erogado para la protección al medio ambiente (<https://www.inegi.org.mx/temas/ee/>)."

Al respecto, los Costos Totales por Agotamiento y Degradación (CTADA) para 2021 fueron de **1,085,274 millones de pesos**, de estos, el **59.3%** se atribuye a la degradación del medio ambiente generada por emisiones al aire por fuentes móviles, lo cual equivale a **643,567 millones de pesos**. Al extrapolar este costo a los 80 millones de vehículos en circulación en el país y al hacer la correlación con los 20 millones de vehículos que circulan en el área de la Megalópolis, se estima que el impacto en la degradación al medio ambiente por este tipo de emisiones representaría un costo de **160,891 millones de pesos** para la Megalópolis.

Adicionalmente, se considera que los beneficios generados por la emisión de la Norma Oficial Mexicana son negativos al no emitirse y calculados en el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) 55005:

BENEFICIO POR INCLUSIÓN DE CODIGO DE FALLA	\$240,587,577.21
BENEFICIOS POR AJUSTE A LOS LMP DE NOx	\$11,324,403,305.20
TOTAL	\$11,564'990,882.41
TOTAL, REDONDEADO A MILLONES DE PESOS	11,565 millones de pesos

Tomando en consideración estos datos, se presentan los costos y beneficios estimados de las alternativas a la regulación:

ALTERNATIVAS:

Alternativa 1:

Esquemas de autorregulación ambiental

El empleo de esquemas de autorregulación, fundamentado en lo señalado en el artículo 38 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (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, que deben ser más estrictos que las establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017.

⁵ Del formulario documento anexo al AIR denominado: "20230516182028_55005_55005_ANEXO 1 AIR PROYECTO NOM-167-SEMARNAT-2023 may.docx"

CJS





Esquemas de autorregulación ambiental	
	Bajo
Costo al ciudadano	Al no tener una cantidad de ciudadanos interesados en apegarse a un esquema voluntario.
Impacto negativo	Alto
(Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente)	-160,891 millones de pesos (estimado para los 20 millones de vehículos que circulan en la Megalópolis al no estar sujetos a realizar la verificación de sus emisiones).
Beneficios al ciudadano	Ninguno
Impacto negativo	
(Beneficios negativos al medio ambiente)	- 11,565 millones de pesos (Negativos por no emitir la NOM)
Impactos negativos totales (Beneficios negativos)	- 172,456 millones de pesos (Negativos, es decir costos ambientales)

Por lo que se concluye que esta alternativa no es viable, debido a los impactos negativos al medio ambiente.

Alternativa 2:

Esquema Voluntario

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 fuentes móviles en circulación, por lo que esta alternativa no resulta idónea para cumplir con el propósito de proteger la salud de la población.

Esquema Voluntario	
	Bajo
Costo al ciudadano	Al no tener una cantidad mínima de ciudadanos interesados en adaptar el estándar, el cual también puede no ser adoptado por ningún ciudadano. Se estima de manera optimista que un 10% de los ciudadanos acudiera a realizar la verificación bajo este esquema, lo que significaría 2 millones de vehículos por 2 verificaciones al año a precios actuales son 1,360 pesos de código fiscal actual, por lo que se estima un costo aproximado para el ciudadano de 2,720 millones de pesos , sin considerar el mantenimiento mínimo necesario para garantizar la aprobación de los límites máximos permisibles de emisiones a la atmósfera.
Costo total	2,720 millones de pesos
Impacto negativo (Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente)	-144,801 millones de pesos (estimado para 18 millones de vehículos que pudieran no verificar sus emisiones).
Beneficios al medio ambiente, considerando que el 10% de los vehículos que si acuden a realizar la verificación	- 11,565 millones de pesos (Negativos por no emitir la NOM) 16,089 millones de pesos
Impactos negativos totales (Beneficios negativos)	- 142,997 millones de pesos (Negativos, es decir costos ambientales)

Por lo que se concluye que esta alternativa no es viable, debido a los impactos negativos al medio ambiente.

Alternativa 3:

Incentivos económicos

El otorgar un incentivo económico ya sea de carácter fiscal, financiero o de mercado, como los

C/S





que se señalan en la Sección III de la LGEPA, no resultarían suficientes para abatir la problemática para combatir la degradación ambiental generada por las emisiones a la atmósfera por las fuentes móviles.

El apoyo a través de incentivos económicos se podrá dar para la adquisición de nuevos vehículos y por ende la sustitución del parque vehicular actual hacia aquellos con tecnología menos contaminantes. Este tipo de incentivos tendrían que estar sujetos a autorizaciones presupuestales etiquetadas para tal efecto.

Incentivos económicos	
Costo al ciudadano	Se consideran, pero no se cuantifican los costos en los que el agente regulado deberá incurrir para cubrir el costo de presentar el trámite para solicitar el incentivo económico que se describe.
Impacto negativo (Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente)	Al emitir libremente los vehículos contaminantes a la atmósfera - 160,891 millones de pesos (estimado para los 20 millones que circulan en la Megalópolis)
Beneficios al ciudadano	De los 20 millones de vehículos en circulación se estima de manera muy conservadora que podría apoyarse al 0.1% de ellos, que significarían 20,000 vehículos, si a cada uno se le apoya con 35,000 pesos para la sustitución de su vehículo, es decir una unidad nueva, la erogación alcanzaría los 700 millones de pesos . Independientemente de la cantidad de agentes regulados que pudieran acceder al incentivo económico que se describe, la problemática que trata de abatir la propuesta regulatoria en comento, no se vería resuelta; asimismo, la posibilidad de dar este apoyo dependerá de los recursos presupuestales que se aprueben.
Impacto negativo (Beneficios negativos al medio ambiente)	- 11,565 millones de pesos (Negativos por no emitir la NOM)
Impactos negativos totales (Beneficios negativos)	Lo cual totaliza - 171,756 millones de pesos (de beneficios negativos)

Por lo que se concluye que esta alternativa no es viable, debido a los impactos negativos al medio ambiente.

Alternativa 4:

No emitir regulación alguna

Se fomentaría un rezago tecnológico del parque vehicular en circulación, lo cual generaría un incremento en las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera por fuentes móviles en circulación, al no existir un control de límites máximos permisibles de emisiones. Sin una regulación a la emisión de contaminantes provenientes de los vehículos en circulación, habría mayores costos en la degradación del medio ambiente, de manera específica en la calidad del aire lo cual además repercutiría en impactos a la salud de la población por el aumento de la concentración de contaminantes en el medio ambiente.

No emitir regulación alguna	
Costo al ciudadano	Ninguno
Impacto negativo (Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente)	- 160,891 millones de pesos (estimado para los 20 millones que circulan en la Megalópolis)
Beneficios al ciudadano	Ninguno
Impacto negativo (Beneficios negativos al medio ambiente)	- 11,565 millones de pesos (Negativos por no emitir la NOM)
Impactos negativos totales (Beneficios negativos)	- 172,456 millones de pesos (Negativos, es decir costos ambientales)

Por lo que se concluye que esta alternativa no es viable, debido a los impactos negativos al medio ambiente."

En este sentido, se toma nota de la información proporcionada y se considera que se ha dado cumplimiento a lo solicitado en el numeral correspondiente, de conformidad con el procedimiento

GLS





de mejora regulatoria, determinando de forma clara que la Propuesta Regulatoria es la mejor alternativa, debido a que 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.

V. Impacto de la regulación.

A. De la carga administrativa

Con relación al numeral del formulario relativo 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 reitera lo señalado en el Dictamen Preliminar, es decir, 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 ANÁLITICA DEL PROYECTO DE NOM-167-SEMARNAT-2023 may.xlsx", se reitera lo observado en el Dictamen Preliminar, de esta forma 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 reiteró lo señalado previamente respecto al grupo o industria al que impacta la regulación, sobre que existen impactos esperados para los propietarios de Centros y/o Unidades de Inspección Vehicular y que 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

Respecto a los beneficios esperado con la implementación de la Propuesta Regulatoria, se retomó lo indicado en el formulario previo respecto al impacto esperado para los propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación en el área de la Megalópolis de la misma forma, la estimación de los beneficios resultó consistente con lo previamente señalado (beneficio de **\$11,564,990,882.41 pesos**).

Bajo estas consideraciones se confirma lo previamente señalado en el Dictamen Preliminar CONAMER/23/4015, respecto a que la Propuesta Regulatoria cumple con los objetivos de mejora

CLB





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, mientras que los beneficios se estiman en alrededor 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.

Por lo que respecta al numeral 11 del formulario del AIR, relativo a los mecanismos a través de los cuales se implementará la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT señaló que 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.

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, se reitera lo señalado en el Dictamen Preliminar previo, respecto a que se considera atendida la sección en comento.

VII. Evaluación de la propuesta.

Por lo que respecta al numeral 13 del formulario del AIR, relativo a los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la SEMARNAT incluyó la justificación correspondiente, a partir de ello, se confirma que la sección que nos ocupa fue atendida en el Dictamen Preliminar Oficio No. CONAMER/23/4015, toda vez que la SEMARNAT señaló los mecanismos mediante los cuales evaluará el cumplimiento del instrumento regulatorio en análisis.

VIII. Consulta Pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AIR relativo a si la Dependencia promovente 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.

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, en el Dictamen Preliminar previamente emitido, se hizo de conocimiento de esa Secretaría que se recibieron comentarios de parte de particulares o sectores interesados en la Propuesta Regulatoria, lo cual se constata en la siguiente liga electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/28247>

Sobre el particular, se observa que la SEMARNAT incluyó un documento anexo: 20231009121132_55837_ANEXO B RESPUESTA A COMENTARIOS DE LA CONAMER SOBRE AIR DE MODIFICACIÓN DE LA NOM-167-SEMARNAT-2017_REV1439 DEL91023.pdf, en el que atiende 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 DOF, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

CLS





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*⁶.

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

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁶ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

GLS

