



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

AIR 55837

MODIFICACIÓN A LA NOM-167-SEMARNAT-2017

ANEXO B

RESPUESTA A OFICIO No. CONAMER/23/4015

El presente envío tiene la finalidad de dar atención a comentarios de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria respecto a las posibles alternativas de regulación y la consulta pública.

Punto IV de su oficio referente a la identificación de las posibles alternativas a la regulación.

4.- Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación.

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 NO _x | \$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:



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

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.

| Esquemas de autorregulación ambiental | |
|--|--|
| Costo al ciudadano | Bajo Al no tener una cantidad de ciudadanos interesados en apegarse a un esquema voluntario. |
| Impacto negativo (Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente) | Alto -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 | |
|---|--|
| Costo al ciudadano | <p style="text-align: center;">Bajo</p> <p>Al no tener una cantidad mínima de ciudadanos interesados en adaptar el estándar, el cual también puede no ser adoptado por ningún ciudadano.</p> <p>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.</p> |
| Costo total | 2,720 millones de pesos |
| Impacto negativo (Costo Ambiental, Beneficio negativo al medio ambiente) | <p>-144,801 millones de pesos (estimado para 18 millones de vehículos que pudieran no verificar sus emisiones).</p> <p>- 11,565 millones de pesos (Negativos por no emitir la NOM)</p> |
| Beneficios al medio ambiente, considerando que el 10% de los vehículos que si acuden a realizar la verificación | 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 que se señalan en la Sección III de la LGEEPA, no resultarían suficientes para abatir la problemática para



**SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES**

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.



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

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.

CONSULTA PÚBLICA.

En lo relativo al punto VIII de su oficio referente a la consulta pública, se tiene lo siguiente:

| Identificador del comentario | Fecha de emisión de comentario | Transcripción de comentario, o referencia | Respuesta |
|------------------------------|--------------------------------|--|--|
| B000231511 | 07/07/2023 | “En el numeral 4.3 Límites Máximos Permisibles de emisión provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, se presenta la Tabla 3 sobre los Límites Máximos Permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible y cuyo | Se informa que este comentario se someterá a su revisión, análisis y aprobación por parte del Grupo de Trabajo, junto con los comentarios recibidos por esta autoridad normalizadora |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | | |
|-------------------|-------------------|--|---|
| | | <p>peso bruto vehicular es mayor de 400 kilogramos y hasta a 3857 kilogramos en el método de prueba Dinámica y Estática (1), se presenta como límite máximo de emisión de los NOx de 700 µmol/mol. Este valor es superior al actual de 250 µmol/mol que está en la norma vigente. Permitir que este valor se incremente, relajando la norma, tendrá efectos nocivos para la salud de la población de los habitantes de la megalópolis, ya que los NOx son precursores de la formación de ozono y de las partículas secundarias PM2.5 Si bien el NO2, componente principal de los NOx, se mantiene dentro de la norma la mayor parte del año, su participación en la formación de ozono de manera importante, es necesario seguir reduciendo su emisión a la atmósfera. Su presencia favorece a la reactividad química de la atmósfera, potenciando la formación de contaminantes secundarios dañinos a la salud de la población. Mi recomendación es que este valor límite máximo para los NOx no se modifique y se mantenga el valor de la norma vigente." (sic).</p> | <p>durante el período de consulta pública.</p> |
| B000231994 | 01/09/2023 | <p>https://cofemersimir.gob.mx/expediente/28299/recibido/100534/B000231994</p> | <p>Se informa que este comentario se someterá a su revisión, análisis y aprobación por parte del Grupo de Trabajo, junto con los comentarios recibidos por esta autoridad normalizadora durante el período de consulta pública.</p> |
| B000232003 | 04/09/2023 | <p>https://cofemersimir.gob.mx/expediente/28299/recibido/100540/B000232003</p> | <p>Se informa que este comentario se someterá a su revisión, análisis y aprobación por parte del Grupo de Trabajo, junto con los comentarios recibidos por esta autoridad normalizadora</p> |



SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | durante el período de consulta pública. |
|--|--|--|---|