

Notificación de oficio CONAMER

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



OSCAR MENDOZA CONTRERAS <oscar.mendoza@semarnat.gob.mx>
mié 28/06/2023 05:37 p.m.

Marcar como no leído

[Mostrar los 10 destinatarios](#)

Para: Cgmir; alonso.jimenez@semarnat.gob.mx;

Cc: Alberto Montoya Martin Del Campo; Andrea Ángel Jiménez; lizzie.sanchez@semarnat.gob.mx; mariana.flores@semarnat.gob.mx;
Claudia Veronica Lopez Sotelo; Karla Ivette López Rivero; Carlos León Campos; ...

Cgmir

Por instrucciones del Subsecretario Alonso Jiménez Reyes persona responsable oficial de mejora regulatoria ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria
¡Acuso de Recibido!; no sin antes agradecer su invaluable apoyo.

Sin otro particular, agradezco la atención al presente.

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 28/06/2023 4:10 PM -06 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 **“Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica”**.

Ref. 04/0028/200623

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: Rechazo a la solicitud de exención de presentación del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) para la Propuesta Regulatoria denominada **“Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica”**.

Ref. 04/0028/200623

Ciudad de México, a 27 de junio 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 **“Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica”** (Estrategia), así como a su respectivo formulario de solicitud de exención de presentación del 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 20 de junio de 2023, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

A partir de lo anterior, la SEMARNAT indicó en el formulario remitido, el objetivo que se pretende lograr con la Propuesta Regulatoria a saber:

*“[...] La ENME incorpora como principio central el **establecimiento de metas de reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, en cumplimiento con las metas nacionales y los compromisos internacionales en materia de acción climática**. Este instrumento se posiciona como una política rectora para acelerar la transición en México hacia una movilidad de bajas emisiones. Asimismo, a través de la priorización del transporte público y acciones que beneficien a la población más vulnerable, la Estrategia busca a través de sus acciones la democratización del uso de la tecnología y la adopción de un enfoque de derechos humanos e integración de la perspectiva de género. El cambio tecnológico al que se hace referencia permitirá a México abrir un **nuevo capítulo para el sector transporte, maximizando los beneficios sociales y ambientales que trae consigo**, desde un enfoque que prioriza el transporte público para el beneficio de la población en general.”*

(Énfasis añadido)

Asimismo, en el numeral 4 del mismo formulario, esa Secretaría manifestó las razones por las que considera que la Propuesta Regulatoria no genera costos de cumplimiento para los particulares, señalando lo siguiente:

“[...] establece líneas de acción generales que permitirán al país conseguir una transición tecnológica ordenada y sustentable, por lo que no señala responsables directos, sino que identifica las necesidades dónde se deberán situar los esfuerzos tanto públicos como privados. En ese sentido, las metas a 2030, 2040 y 2050 permiten vislumbrar hacia dónde se deberá dirigir el país para conseguir las reducciones de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero que México comprometió en la Contribución Determinada a nivel

¹ <https://cofemersimr.gob.mx/>





Nacional en 2022. Por lo tanto, la ENME no genera nuevos costos de cumplimiento ya que no genera obligaciones, no se hacen más estrictas las existentes, no se modifican ni crean trámites, no se restringen derechos o se modifican definiciones que pudieran afectar a particulares". (sic).

Aunado a lo anterior, la CONAMER llevó a cabo el análisis correspondiente de la información proporcionada por la SEMARNAT, del cual resalta el contenido listado en el numeral **"2.1.4, Diagnóstico y recomendaciones para la industria Automotriz"**, a saber:

"[...]2. 1.4 Diagnóstico y recomendaciones para la industria Automotriz

En el marco de sus atribuciones de promoción económica y atracción de inversión (SRE, 2023), la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) elaboró una hoja de ruta que busca marcar las pautas para fortalecer la integración económica binacional y acelerar el proceso de electrificación del transporte en México. Como resultado se identificaron retos y oportunidades en 5 ejes temáticos. A partir de ellos, se extienden recomendaciones para acelerar la transición tecnológica. En consecuencia, la SEMARNAT, desde la presente Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, reconoce las sinergias y acciones de incidencia común en los siguientes ámbitos:

Innovación: hace hincapié en la necesidad de generar un ecosistema de innovación que permita transitar hacia la electromovilidad. Este eje se encuentra vinculado principalmente con el eje 7 "Impulso a la investigación y desarrollo de una industria en México y el capital humano en movilidad eléctrica" de la ENME, desde el enfoque de la profesionalización del sector. Asimismo, este tema se retoma de forma transversal en los ejes sectoriales de la ENME que aborda cada uno de los modos de transporte con acciones enfocadas al fortalecimiento de las capacidades. Adicionalmente, se alinean los dos documentos sobre la necesidad de establecer planes de manejo para el reúso, manejo y disposición final de baterías eléctricas (5.8).

Capital humano: resalta la oportunidad de vinculación entre autoridades educativas públicas en México y sector privado para la capacitación y actualización de competencias del personal. Este eje coincide con la perspectiva del eje 7 del presente documento "Impulso a la investigación y desarrollo de una industria en México y el capital humano en movilidad eléctrica", **en particular las acciones relacionadas con el desarrollo de formaciones iniciales con la academia y el sector privado, y capacitaciones de los tres órdenes de gobierno enfocadas en la movilidad eléctrica.**

Desarrollo de proveedores: enfocado en replantear las cadenas y características de los proveedores para adaptarse a las nuevas exigencias del sector de electromovilidad. Este eje es transversal a la ENME, puesto que los temas de activación de la industria en tecnología de movilidad eléctrica se abordan en el eje 7 con acciones sobre estímulos fiscales para la innovación, así como en el Eje 1, que integra temas de nuevos modelos de negocio para promover el crecimiento de la industria mexicana de movilidad eléctrica.

Infraestructura: destaca la importancia de adaptar la red eléctrica, **así como adecuar estaciones de recarga en las viviendas existentes.** Este eje se relaciona principalmente con el eje 5 "Estandarización y fomento a la infraestructura estratégica para la red de electrolíneas" de la ENME sobre lo referente a las electrolíneas y al eje 3 "Impulso al mercado de vehículos ligeros

OPR/GLS





*eléctricos y motocicletas” sobre el tema de las estaciones de recarga. **Se busca que este desarrollo parta de las regiones con alto índice de vulnerabilidad y que las comunidades en las que se ubiquen las electrolinerías se beneficien con el uso y las ganancias generadas por éstas.***

Gobernanza: *identifica la necesidad de un entramado de procesos y participación de distintos actores para una implementación efectiva. En este sentido, se abordan mejoras normativas en el conjunto de la ENME en los ejes 1, 2, 3 y 5 y las acciones correspondientes a la generación de un proceso de gobernanza se establecen principalmente en el eje 6 “Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional y multiactor”. Adicionalmente, el plan de implementación de la ENME se articula en torno a los 5 Grupos de Trabajo Especializados...”*

(Énfasis añadido)

Al respecto, se observa que el objetivo de acelerar el proceso de electrificación del transporte en México a través de la Propuesta Regulatoria, como uno de los elementos, implica diferentes acciones por parte del Gobierno para determinar de la mejor forma su implementación.

En ese contexto, derivado de la información proporcionada y de la información presentada por la SEMARNAT, se advierten acciones regulatorias que conllevan posibles impactos de y hacia particulares, lo cual cumple con los criterios establecidos por este Órgano Administrativo Desconcentrado para considerar que una Propuesta Regulatoria contiene costos de cumplimiento², es decir:

- i. Crea nuevas obligaciones para los particulares o hace más estrictas las existentes;
- ii. Crea o modifica trámites (excepto cuando la modificación simplifica y facilita el cumplimiento del particular);
- iii. Reduce o restringe derechos o prestaciones para los particulares, o
- iv. Establece definiciones, clasificaciones, caracterizaciones o cualquier otro término de referencia, que conjuntamente con otra disposición en vigor o con una disposición futura, afecten o puedan afectar los derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares.

De igual forma, esta Comisión considera que el tema objeto de la Propuesta Regulatoria representa una política de planeación estratégica prioritaria, por lo que es necesario que se fortalezca con un proceso de consulta entre los sectores y grupos interesados, con la finalidad de que los participantes aporten experiencias e información suficiente para determinar la mejor forma de atender una problemática identificada y así poder generar un instrumento jurídico robusto y que genere certeza jurídica.

En virtud de lo anteriormente expuesto, con fundamento en los artículos 25, fracción II, 27 y 71, cuarto párrafo, de *la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR)*⁴ **le informo la improcedencia de la solicitud de exención de presentación del AIR para la Propuesta Regulatoria en comento**, toda vez que el mismo pudiera generar costos de cumplimiento para los particulares, ya que, conforme a lo señalado por la SEMARNAT, el objetivo general de la Propuesta Regulatoria es establecer las bases y pautas que permitan posicionar a la movilidad eléctrica a nivel nacional como una alternativa viable y sustentable para la reducción efectiva de Gases de Efecto Invernadero y de emisiones contaminantes, lo que

² Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

⁴ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018.

OPR/GLS





implica un posible impacto sobre los derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares, en concordancia con otros instrumentos jurídicos aplicables que se tendrían que modificar o en nuevas acciones por parte del gobierno que podrían generar un impacto sobre la esfera de los particulares.

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 y se han recibido comentarios de interesados a dicho instrumento jurídico, lo cual se puede constatar en la siguiente liga electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/28310>

Derivado de lo anterior, se advierten diferentes inquietudes por parte de los interesados en la emisión de la Propuesta Regulatoria que ameritan un análisis más profundo y detallado de la materia regulada, dentro de los que se listan los siguientes:

- Posible duplicidad de regulaciones;
- Dudas respecto de la coherencia regulatoria y la armonización con otras disposiciones jurídicas que pudieran generar antinomia jurídica;
- Falta de participación y coordinación con otras Dependencias con injerencia en la materia regulada, o en su caso, posible invasión de facultades de otras Dependencias;
- Dudas respecto de las cifras de vehículos pesados en torno a coherencia de las ventas y a las metas definidas en la Estrategia;
 - Se argumenta que las cifras no reflejan la realidad para vehículos pesados por lo que las metas señaladas no serán alcanzadas.
- Discrepancia significativa entre las estadísticas de vehículos eléctricos presentadas y la dinámica real del mercado mexicano;
- Argumentos respecto de que los compromisos de la 27 Conferencia de las Partes (COP 27), sustento de la Estrategia, no fueron ratificados por el Estado Mexicano y por lo tanto la Estrategia carece de justificación, además de que no se cuentan con condiciones materiales y técnicas para dicha Estrategia;
- Dudas respecto del establecimiento de la electromovilidad como un proyecto estratégico para contrarrestar los efectos del cambio climático;
- El papel de la electromovilidad como un medio y no un fin para la lucha contra el cambio climático;
- Las implicaciones de la Estrategia en el Sistema Eléctrico Nacional;
- Argumentos encaminados a que la Estrategia considere la situación actual de México para generar una política pública integral con metas realistas y un plan de transición hacia la electromovilidad que contemple todas las tecnologías, incentivos y desarrollo de infraestructura necesaria, y
- Aportaciones en términos de buscar mejorar la Estrategia como la sugerencia de establecer metas de corto, mediano y largo plazo de ventas de vehículos eléctricos y cero emisiones y de desfase de vehículos de combustión interna que dé certidumbre a la industria y sector de la ambición y ritmo de esta transición.

En consideración con lo expresado en los comentarios de los interesados en la Propuesta Regulatoria, se identifica que hay implicaciones de fondo que hacen necesario un mayor análisis a través de la presentación de un AIR en el que se justifique, además de las enlistadas con anterioridad, todas las obligaciones o acciones, cuyo cumplimiento pudiera recaer en los particulares, así como la atención a los comentarios señalados y en su caso, efectúe las adecuaciones que estime procedentes a la Propuesta Regulatoria o, se proporcione la justificación de las razones por las que no se estimaron convenientes los comentarios.

d/

JPR/GLS

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.

Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer

Página 4 de 5



2023
AÑO DE
**Francisco
VILLA**
EL REVOLUCIONARIO DEL NOROCCIDENTE



Lo anterior con la finalidad de asegurar el cabal cumplimiento de los principios y objetivos de la política de mejora regulatoria, en particular, los establecidos en los artículos 7, fracciones I, II, III y VII, y 8, fracciones I y IV, de la LGMR, adicional a que, de conformidad con el artículo 6 de ese mismo ordenamiento, la SEMARNAT, en la expedición de las Regulaciones, Trámites y Servicios deberá respetar los principios de legalidad, reserva de ley, jerarquía normativa y todos aquellos principios que tiendan al cumplimiento de los objetivos de esa Ley.

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre la solicitud de exención de presentación del AIR y la Propuesta Regulatoria, en los términos que fue presentada en el portal informático de este órgano administrativo desconcentrado, velando por el cumplimiento del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con base al procedimiento establecido en el TÍTULO TERCERO, Capítulo III (Del Análisis de Impacto Regulatorio), sin prejuzgar sobre aspectos de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en el artículo 8 de la LGMR.

El contenido del presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los artículos 23, 25, fracción II; 26, 27, fracción XI y 71, así como Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracciones VIII, XII y XXXVIII 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 y modificado el 9 de octubre de 2015.

