

**Contacto CONAMER**

JPR-AMMDC-B000231926

**De:** obelmont@amia.com.mx  
**Enviado el:** domingo, 27 de agosto de 2023 11:32 p. m.  
**Para:** Contacto CONAMER; Alberto Montoya Martin Del Campo; alvaro.lomeli@sedatu.gob.mx  
**CC:** cofemer@cofemer.gob.mx; conamer@conamer.gob.mx; "daniel fajardo"; 'José Guillermo Zozaya'; obarquera@amia.com.mx; obelmont@amia.com.mx  
**Asunto:** Expediente 102/0012/230823 - Título del anteproyecto: Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042  
**Datos adjuntos:** image001.png  
**Importancia:** Alta



DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO  
TITULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MEJORAR REGULATORIA

P R E S E N T E.-

LIC. ÁLVARO LOMELÍ COVARRUBIAS

COORDINADOR GENERAL DE DESARROLLO METROPOLITANO Y MOVILIDAD Y TITULAR DEL ÓRGANO TÉCNICO DE APOYO DEL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO, SEDATU.

P R E S E N T E.-

Estimados Dr. Montoya y Lic. Lomelí:

Con el gusto de saludarles, a nombre del Dr. Jose Zozaya Presidente Ejecutivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA), por este medio, en relación con la publicación del Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 en la plataforma electrónica de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

(CONAMER) expediente 102/0012/230823, por este medio hacemos llegar nuestros comentarios fundamentados y sustentados respecto del contenido de la Estrategia, mismos que previamente compartimos con la SEDATU (mayo 18, julio 31 y agosto 1º de 2023), pero que aún no se consideran en el contenido del documento y desde nuestra perspectiva, cada tema comentado, fortalecerá el contenido de la Estrategia.

## Generalidades

Es importante que se integren y coordinen todos los recursos existentes en desarrollo por parte de las dependencias gubernamentales de tal suerte que se evite duplicidad en objetivos de lineamientos, decretos, acuerdos o cualquier otro instrumento legal y su consecuente sobrerregulación. Ejemplo de ello serían todas las veces que se cita la necesidad de "generar lineamientos" cuando en el marco legal existe la figura de Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas o Estándares que el objetivo de establecer especificaciones tanto generales como específicas de forma estandarizada y que han sido desarrolladas de conformidad con lo establecido por las Leyes (Ley de Infraestructura de la Calidad y, en su caso, Ley Federal sobre Metrología y Normalización). La homologación y armonización de temas termina siendo de gran importancia para la certidumbre jurídica de los regulados, así como en el desarrollo y cumplimiento de objetivo.

Con respecto del contenido de la versión de la ENAMOV remitimos los siguientes comentarios:

## Electromovilidad

En atención a que la ENAMOV tiene como uno de sus pilares la reducción de emisiones mediante la movilidad sostenible, en el componente de la transición a la electromovilidad mediante tecnologías vehiculares de bajas o nulas emisiones, consideramos necesario establecer líneas de acción concretas para atender las dos determinantes del tema.

- o Incrementar y mantener la red pública de recarga
- o Contar con esquemas de incentivos para que las tecnologías estén al alcance de los consumidores o que se integren a formas de movilidad masiva.

Si bien se enuncian esfuerzos para establecer zonas de bajas emisiones, esa delimitación geográfica no atiende las determinantes antes señaladas, es decir, son un instrumento satelital pero no decisivo de política pública.

En general consideramos que, se debe atender el tema de la transición a la electromovilidad a partir de una política pública robusta que permita la concurrencia de las atribuciones de los distintos órdenes de gobierno y que atienda las determinantes de infraestructura e incentivos fiscales y no fiscales para apoyar a los ciudadanos. Un tema pendiente, si bien no corresponde a la ENAMOV, es el fomento a la generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables para que exista suficiente energía, a costo competitivo y de fuentes renovables.

En ese sentido, en apoyo a la transición, es de suma importancia que la ENAMOV incorpore las siguientes líneas de acción:

1. La exigencia del marco regulatorio en la materia para todos aquellos vehículos que se incorporen al mercado en nuestro país.
2. La creación e implementación de un esquema de incentivos fiscales y no fiscales tanto federales como estatales que faciliten la transición a la electromovilidad para el consumidor y promueva la comercialización de vehículos electrificados (híbridos-eléctricos HEV, por sus siglas en inglés, híbridos-eléctricos conectables PHEV, por sus siglas en inglés, eléctricos de batería BEV, por sus siglas en inglés y de celdas de combustible FCEV, por sus siglas en inglés).
3. La creación de un marco normativo para definir las características

esenciales de la infraestructura de recarga para vehículos electrificados.

4. Establecer un programa y los incentivos necesarios para ampliar y mantener la infraestructura de recarga a lo largo del territorio nacional.

Las recargas para los vehículos representan una demanda eléctrica adicional de energía eléctrica que debe tener abastecimiento a partir de fuentes renovables a fin de reducir las emisiones a la atmósfera de GEI.

5. Establecer un plan de manejo nacional para la recuperación y reciclaje de las baterías de torque o sistemas de propulsión que se retiren de vehículos híbridos y eléctricos al final de su vida útil para asegurar su manejo adecuado; sobre todo considerando la importación de un gran número de vehículos eléctricos usados que generalmente cuentan con una batería en decadencia de su vida útil.

Nota: Asumimos que las autoridades responsables de la ENAMOV deberán establecer los costos y los beneficios de estas líneas de acción, así como las de otras que establece el contenido del propio documento.

## Marco Legal

El texto de la ENAMOV contempla hacer uso de información contenida en el Registro Público Vehicular (REPUVE), sin embargo, en las acciones de este tema se ignora por completo la obsolescencia técnica y jurídica en la que se encuentra el Registro y las casi nulas opciones de procesamiento de su base de datos. Asimismo observamos que en las líneas de acción relacionadas con el tema no está involucrada la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública o el propio REPUVE, siendo que con base en el reglamento interior de dichas dependencias la administración de la base de datos está en manos de Plataforma México y la naturaleza de la base de datos de los vehículos se considera de seguridad nacional en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

En lo que se refiere al Anexo B Normas Oficiales Mexicanas, reiteramos que es importante señalar que no se trata de un listado completo en cuanto a Normas Oficiales Mexicanas ya que podría inducir al error a quien realizara una consulta a la ENAMOV como referencia bibliográfica. Además de ello, pese a indicar que enlista Normas Mexicanas, no se menciona ninguna. Consideramos la información debe ser corregida por la importancia del documento.

## Plan de Implementación

Consideramos necesario que en el apartado "2. Fortalecimiento institucional e integración sectorial" se incluya a la Secretaría de Economía, la cual forma parte del Sistema según lo mandatado en el artículo 7 de la LGMSV. Esta dependencia no figura en el listado de participantes en el desarrollo de la ENAMOV; sin duda, por su ámbito de competencia y atribuciones aportará a la Estrategia, sobre todo, si se pretende "Mejorar y robustecer el marco institucional para facilitar la operación coordinada de los tres órdenes de gobierno, así como su integración con todas las dependencias..." en un proyecto formal proyectado a corto, mediano y largo plazo. De hecho, consideramos que aquellas dependencias citadas en los Artículos 7 y 74 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial deberían incorporarse en un plan además de otras citadas en el documento con la finalidad de coordinar las acciones conducentes en una perspectiva transexenal.

## Seguridad Vehicular y Etiquetado

Con base en las regulaciones aceptadas en la evaluación de la conformidad de la NOM-194-SE-2021 (de reciente entrada en vigor, 1º de abril de 2023), los vehículos que se comercializan en nuestro país pueden fabricarse bajo el perfil de la regulación de los Estados Unidos de América o de Europa. La NOM-194 establece las especificaciones generales que todo vehículo ligero nuevo debe cumplir en términos de los dispositivos de seguridad y las pruebas correspondientes. Cabe indicar que la dualidad regulatoria EEUU/Europa se

podría ampliar a otras regulaciones a través de los acuerdos de reconocimiento mutuo que permite la Ley de Infraestructura de la Calidad.

En relación con la cifra de fatalidades, la ENAMOV indica que para 2019, el número fue 14 673 personas, considerando que en años anteriores se alcanzó entre 2015 y 2016 un promedio de 16 000; podemos concluir que las acciones implementadas incluyendo la primera etapa de la NOM-194 han incidido en la reducción del número de fatalidades en el orden de 8.30%. Si bien, la cifra está lejos de la meta del decenio de la seguridad vial, para alcanzar dicho objetivo debemos emprender acciones que impacten de forma multifactorial, por lo que la seguridad vial no debería soportarse únicamente en las regulaciones para vehículos ligeros nuevos, por ejemplo, en el 2022 se canceló por mandato presidencial una norma tan importante como la revisión de las condiciones físico mecánicas de vehículos en circulación (NOM-236-SE-2021).

La implementación de tecnologías en materia de seguridad en los vehículos nuevos es un objetivo permanente de la industria automotriz en México. Sin embargo, la modernización de los vehículos nuevos no es suficiente, es necesario promover la renovación vehicular, esto en virtud de la obsolescencia del parque vehicular nacional (promedio de edad superior a 15 años), lo cual representa mayores externalidades en seguridad vehicular y contaminación ambiental; así como la implementación universal y obligatoria de la inspección técnica vehicular (emisiones contaminantes y condiciones físico mecánicas), puntos que requieren ser incluidos con mayor preponderancia en la ENAMOV.

Dispositivos en los vehículos: Es indispensable resaltar que la modificación de la NOM-194-SE-2021 además de adicionar nuevos dispositivos obligatorios, también establece el mecanismo para dar a conocer al consumidor a través de la ficha técnica los dispositivos de seguridad con los que cuenta cada vehículo ligero nuevo, por lo que consideramos que con ello se da cumplimiento a la disposición contemplada en el artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En el mismo orden de ideas, la NOM-194-SE-2021, cuya gradualidad entró en vigor el pasado 1º de abril de 2023, mejora los vehículos comercializados en México al amparo de las regulaciones obligatorias aceptables de los Estados Unidos de América o de Europa, por lo que desde nuestra óptica, el requerir más dispositivos de seguridad sin antes analizar tanto el impacto de las especificaciones de la nueva norma, como la pertinencia técnica de nuevos dispositivos de seguridad (como lo establece la Ley de Infraestructura de la Calidad), provocará una sobre regulación que va en contra de los principios de la Ley de Mejora Regulatoria.

#### Contrabando de Vehículos Automotores

La ENAMOV debe considerar el combate al contrabando de vehículos automotores, condición que actualmente no se incluye. Parecería que ninguna autoridad involucrada con el tema de Movilidad y Seguridad Vial ha querido analizar las repercusiones de la permisividad que esta práctica trae consigo en la materia que nos ocupa además de la contaminación ambiental, organismos internacionales como el PNUMA han analizado las consecuencias negativas en materia de seguridad vial y contaminación ambiental en países que cuentan con políticas laxas o nulas en los procesos de importación de vehículos usados o chatarra vehicular.

La regularización de vehículos de contrabando puede reflejar someramente el tamaño del problema si se toma en consideración que en 16 meses han registrado más de 1 650 000 vehículos ligeros, mismos que no son de modelo reciente, no han sido verificados ni en materia de condiciones físico mecánicas, ni en materia ambiental y que, muchos han sido canibalizados en sus autopartes sustantivas como el convertidor catalítico y/o son producto de una reconstrucción estética superficial posterior a un siniestro vial en la que calificaron como pérdida total y que, en concreto son vehículos que no son aptos para circular en los Estados Unidos, ni en otro sitio, pero aún así los sujetan a actividades de contrabando internándolos a nuestro país.

Esta cifra supera al equivalente de unidades nuevas a incorporarse en un periodo de tiempo similar a lo largo de todo el país en vehículos nuevos y en el caso que nos ocupa, sólo se refiere a tan solo la mitad de las Entidades Federativas de nuestro país.

Se sabe y la propia autoridad reconoce que existen miles de unidades cuyas condiciones son tan irregulares que ni siquiera pueden aspirar a un programa tan escaso en requisitos. Ignorar las condiciones anteriores y ni siquiera recomendar contemplar la toma de medidas eficaces contra el tema harán que éste crezca como lo está haciendo y que al paso del tiempo se vaya

diversificando: autobuses antiguos e inseguros adaptados para transporte público y/o de personal, vehículos eléctricos que en realidad tienen batería con vida útil a punto de concluir (con el problema adyacente de sus residuos contaminantes), etc. En este escenario la movilidad y la seguridad vial desafortunadamente queda hecha a un lado mediante un paliativo simple. Negar la existencia de un problema no lo controla ni lo resuelve, sino que lo estimula para que crezca.

Condiciones físico mecánicas: vehículos ligeros y pesados.

En las versiones preliminares de la ENAMOV se encontraban algunas referencias a la necesidad de realizar evaluaciones de las condiciones físico mecánicas en los vehículos en circulación. En la versión más reciente el tema se ha excluido tanto para vehículos ligeros como pesados.

En relación a la línea de acción (2.1.8) "Elaboración de Lineamientos normativos y técnicos para la revisión físico-mecánica y documental de las unidades y vehículos que prestan servicios de transporte público" consideramos que no se requiere la elaboración de lineamientos, sino fortalecer la normativa existente:

- en lo concerniente a vehículos pesados, contamos con la NOM-068-SCT-2014 Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal, para vehículos de transporte de carga y pasaje desde hace más de 20 años; y,

- en materia de ligeros, la NMX-D-228-SCFI-2015 Criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3 857 kg., que al ser de naturaleza voluntaria tendría que modificarse para ser una Norma Oficial Mexicana para ser obligatoria; esto debido a que el año pasado, paradójicamente se canceló la NOM-236-SE-2021 de Revisión de Condiciones Fisicomecánicas para este tipo de vehículos.

Hemos referido que, en nuestra apreciación, la inspección técnica vehicular debe de ser tanto obligatoria como universal y no circunscrita al transporte público. La revisión de las condiciones físico mecánicas tanto para vehículos ligeros como pesados es una práctica común en el mundo, en muchos países se reconoce que es una gran aportación a la seguridad vial debido a la disminución de accidentes, pese a contar con una NOM para vehículos pesados y una NMX para ligeros, México es el único país de OCDE que no contempla verificación de las condiciones físico mecánicas a su parque vehicular. La posesión de un vehículo ligero o pesado debe ser una responsabilidad asumida por el propietario y dentro de sus responsabilidades debe estar dar el correcto mantenimiento al vehículo y que dicho mantenimiento pueda ser verificable.

La ENAMOV debería incorporar como una línea de acción específica el establecer un programa de chatarrización nacional para los vehículos ligeros y pesados en circulación que no sean aptos para circular debido a sus pobres condiciones físico mecánicas o por el nivel de emisiones contaminantes que no puedan ser controladas debidamente de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas en la materia.

Transporte Público y Transporte de Carga

El documento se refiere a "Incentivar el reemplazo de vehículos destinados al transporte público y de carga..." sin embargo no hay referencia a edad máxima de circulación de estos vehículos salvo algunas acciones estipuladas en muy pocas Leyes de Movilidad o de Transporte.

Me permito mencionar que, como Asociación estamos en la mayor disponibilidad de contribuir con esfuerzo, conocimiento y experiencia en la materia de seguridad vial con el único objetivo de lograr un documento adecuado, pertinente y funcional que contribuya a alcanzar los objetivos planteados desde la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Agradeciendo su atención, les envío un cordial saludo.

Oswaldo Ramón Belmont Reyes

Director Técnico

Ensenada 90 colonia Condesa

Cuauhtémoc 06100 Ciudad de México

Tel. 5272 1144 extensión: 220

Móvil: 55 2251.4255

<mailto:obelmont@amia.com.mx> obelmont@amia.com.mx

<http://www.amia.com.mx/> www.amia.com.mx



ASOCIACIÓN MEXICANA DE

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A.C.