

Notificación de Oficio CONAMER

 ELIMINAR  RESPONDER  RESPONDER A TODOS  REENVIAR 



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

Marcar como no leído

lun 01/07/2024 06:01 p.m.

[Mostrar los 13 destinatarios](#)

Para: Cgmir;

Cc: alonso.jimenez@semarnat.gob.mx; mariana.flores@semarnat.gob.mx; Alberto Montoya Martin Del Campo; Andrea Ángel Jiménez; Isadora Fragoso Gayosso; Oscar Javier Dosta Rodríguez; Carlos León Campos; ...

Para ayudar a proteger tu privacidad, parte del contenido de este mensaje se ha bloqueado. Para volver a habilitar las características bloqueadas, [haga clic aquí](#).

Para mostrar siempre el contenido de este remitente, [haga clic aquí](#).

A quien corresponda,

¡Acuso de Recibo!; no sin antes agradecer su invaluable apoyo.

Atentamente.

El lun, 1 jul 2024 a la(s) 5:39 p.m., 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 notifica oficio digitalizado respecto al anteproyecto denominado ***“PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-XXX-SEMARNAT-2024, LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PROVENIENTES DEL ESCAPE DE LOS MOTORES NUEVOS INCORPORADOS O A SER INSTALADOS EN MAQUINARIA MÓVIL NUEVA NO DE CARRETERA, QUE USAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE”***.

Ref. 04/0159/230524

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 Preliminar, respecto de la Propuesta Regulatoria denominada: **"PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-XXX-SEMARNAT-2024, LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PROVENIENTES DEL ESCAPE DE LOS MOTORES NUEVOS INCORPORADOS O A SER INSTALADOS EN MAQUINARIA MÓVIL NUEVA NO DE CARRETERA, QUE USAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE"**.

Ref. 04/0159/230524.

Ciudad de México, a 21 de junio de 2024.

LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES

Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **"PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-XXX-SEMARNAT-2024, LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PROVENIENTES DEL ESCAPE DE LOS MOTORES NUEVOS INCORPORADOS O A SER INSTALADOS EN MAQUINARIA MÓVIL NUEVA NO DE CARRETERA, QUE USAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE"** así como a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto Moderado con análisis de impacto en la competencia y análisis de impacto en el comercio exterior, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el 23 de mayo de 2024, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica que derivado del análisis de la información contenida en la Propuesta Regulatoria y su AIR, se determinó la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, ello en virtud de que se constató que conforme a lo previsto en los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 73, 75 y 78, del Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR, se cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable en la materia, por lo que se tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN PRELIMINAR

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Con respecto al requerimiento de simplificación regulatoria, es importante destacar que el artículo 78 de la LGMR a la letra señala que:

"Artículo 78. Para la expedición de Reguciones, los Sujetos Obligados **deberán indicar expresamente en su Propuesta Regulatoria, las obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, con la finalidad de reducir el costo de cumplimiento de los mismos en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria que se pretenda expedir y que se refiera o refieran a la misma materia o sector regulado.**

Lo dispuesto en este artículo, no será aplicable en los casos de Reguciones que se ubiquen en alguno de los siguientes supuestos:

- I. Las que tengan carácter de emergencia;

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>





- II. Las que por su propia naturaleza deban emitirse o actualizarse de manera periódica, y
- III. Las reglas de operación de programas que se emitan de conformidad con el Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal que corresponda.

A efecto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, **los Sujetos Obligados deberán brindar la información que al efecto determine la Autoridad de Mejora Regulatoria en el Análisis de Impacto Regulatorio correspondiente.** Con base en dicha información, la Autoridad de Mejora Regulatoria efectuará la valoración correspondiente y determinará en su dictamen si se cumple el supuesto de reducir el costo de cumplimiento en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones regulatorias".

En caso de que, conforme al dictamen de la Autoridad de Mejora Regulatoria, no se cumpla el supuesto establecido en el primer párrafo de este artículo, el Sujeto Obligado deberá abstenerse de expedir la Regulación, en cuyo caso podrá someter a la Autoridad de Mejora Regulatoria una nueva Propuesta Regulatoria."

Énfasis añadido.

De acuerdo a lo señalado por el artículo citado, se observa que la SEMARNAT no incluyó en el formulario la información necesaria que permita identificar las obligaciones regulatorias o actos que deben ser modificados, abrogados o derogados, con el objetivo de reducir el costo de cumplimiento en un monto igual o superior al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria. Por lo tanto, se solicita a esa Secretaría presentar dicha información para completar esta sección, a fin de que esta Comisión pueda realizar el análisis correspondiente y determinar en su dictamen si se cumple con la premisa de reducir el costo de cumplimiento en una cantidad igual o mayor al de las nuevas obligaciones regulatorias.

II. Consideraciones Generales.

Con la finalidad de brindar el contexto que derivó en el tema de la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT argumentó la importancia de su emisión con diversos razonamientos en los considerandos de la misma, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran, por lo que, a partir de tales planteamientos, se considera adecuada la emisión de la Propuesta Regulatoria, ya que con ella se busca contribuir en la necesaria mejoría de la calidad del aire en el país y evitar daños en la salud de la población, al establecer límites máximos permisibles (LMP) de emisiones para los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable que cuentan con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts, que usen diésel como combustible y que se enajenen por primera vez en el territorio nacional. Esto, para contribuir en la necesaria mejoría de la calidad del aire en el país y evitar daños en la salud de la población.

III. Objetivos y problemática.

Con relación al apartado 1 del formulario del AIR que solicita la descripción de los objetivos generales de la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT adjuntó un documento denominado "2024.0509190408_55247_Anexo A-AIR_Calculadora_anteproy NOM-MMNNC_limpio_3MAY2024" en el cual, precisó que la Propuesta Regulatoria persigue el siguiente objetivo:

"Establecer los LMP de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible.

Se considera que, entre las **medidas adecuadas para disminuir las concentraciones de contaminantes en la atmósfera, en lo relativo a las emisiones provenientes de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, deben establecerse LMP de emisión, buscando, en lo posible, la armonización con las regulaciones de los principales socios comerciales de nuestro país: Estados Unidos y Unión Europea**





La propuesta de LMP de emisiones se establece **con el fin de que los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva, que usan diésel como combustible, aplicables a los fabricantes e importadores de este tipo de maquinaria, cuenten con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, en comparación con aquellas que se comercializan actualmente.**" (sic)

Énfasis añadido.

Respecto a la problemática, la Secretaría señaló lo siguiente:

"En el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (INEGYCEI) 1990 – 2019, las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) del país alcanzaron una cifra de 736.6 millones de toneladas de bióxido de carbono equivalente (MtCO₂e), de los cuales el sector autotransporte generó 136.27 MtCO₂e (18.5% del total).

*De acuerdo al programa de gestión para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2021-2030, **las emisiones del sector transporte de carga pesado, en el cual se contempla a este tipo de maquinaria móvil no de carretera fue de 1,501 t/año de PM₁₀; 1,227 t/año de PM_{2.5}; 13,647 t/año de NOx.***

La importancia de combatir las emisiones contaminantes a la atmósfera se centra en el hecho de que la exposición a contaminantes atmosféricos ocasiona daños a la salud de las personas, a la productividad sostenible de los ecosistemas y a las economías de los países que la padecen:

- **Los daños a la salud²** por contaminación atmosférica tienen impactos negativos en el sistema respiratorio por dióxido de azufre (SO₂); en morbilidad y mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias por óxidos de nitrógeno (NOx); en inflamación sistemática de órganos como el cerebro, los pulmones y el sistema vascular por partículas suspendidas y ozono.
- Entre algunos de los **impactos al medio ambiente por la contaminación atmosférica**, se encuentran los efectos que ocasiona el ozono troposférico O₃, ya que reduce la productividad de los cultivos³, entre los que destacan, maíz y avena; así como la afectación de los ecosistemas de bosques.
- En lo referente a **los impactos económicos**, las cifras del INEGI indican que el agotamiento y la degradación ambiental en México, en el año 2021, fue equivalente al 4.6% (1 177 969 millones de pesos) del Producto Interno Bruto (PIB), **siendo las emisiones al aire las que representaron los costos ambientales más altos, equivalentes al 2.6%.** (Cuentas Económicas y Ecológicas de México, INEGI, 2021)." (sic)

Énfasis añadido.

En virtud de lo anterior, se considera que la SEMARNAT atendió la información solicitada en el formulario del AIR para el apartado de referencia, pues señaló que el objetivo de la Propuesta Regulatoria es establecer los LMP de emisión de varios contaminantes (CO, HC, HCNM, HC+NOx, HCNM+NOx, NOx, y partículas) para motores nuevos en maquinaria móvil no de carretera que usan diésel, reducir la contaminación atmosférica y armonizar las regulaciones con Estados Unidos y la Unión Europea, promoviendo tecnologías más eficientes y menos contaminantes, mientras que la problemática que aborda dicha Secretaría es el daño a la salud de la población, los impactos al medio ambiente y los impactos económicos ocasionados por la contaminación atmosférica generada por los altos niveles de gases efecto invernadero emitidos por el sector autotransporte. Por lo cual se considera atendida la presente sección.

² Programa de gestión para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México (2021-2030) (<http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/proaire2021-2030/pdf/ProAireZMVM2021-2030-ResumenEjecutivo.pdf>)

³ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/269889/informe_Final_DCACAM.pdf





IV. Identificación de las Posibles Alternativas a la Regulación.

Con la finalidad de responder el numeral 4 del formulario del AIR, la SEMARNAT presentó en el documento denominado "20240509190408_55247_Anexo A- AIR_Calculadora_anteproy NOM-MMNNC_limpio_3MAY2024" la siguiente información:

Alternativas#1: Esquemas de autorregulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1: "Los fabricantes e importadores de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable, que usan diésel como combustible y que cuentan con una potencia neta entre 19 y 560 kilowatts **tienen la posibilidad de desarrollar procesos voluntarios de autorregulación ambiental, a través de los cuales mejoren su desempeño ambiental, siempre y cuando respeten la legislación y normatividad vigente en la materia y se comprometan a superar o cumplir mayores niveles, metas o beneficios en materia de protección ambiental, previstos en el artículo 38 de la LGEEPA.**

En ese contexto, los fabricantes pueden acceder a los esquemas de autorregulación y demostrar el cumplimiento voluntario de la regulación aplicable al proceso productivo para la fabricación de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera.

Sin embargo, dichos esquemas de autorregulación no son aplicables para la certificación de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, debido a que se debe dar cumplimiento a lo previsto en la Ley Infraestructura de la Calidad. De ahí que este tipo de esquemas no es viable para la certificación de emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera." (sic)

Énfasis añadido.

Alternativas#2: No emitir regulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2: "El no emitir regulación alguna, **ocasionaría que los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, continúen emitiendo gases contaminantes sin alguna tecnología de control, contribuyendo a incrementar los niveles de emisiones y altas concentraciones de contaminantes a la atmósfera, así como impactos negativos a la salud y a la economía del país.** Cabe señalar que, dado que en otras regiones no cuentan con regulación en esta materia, se puede presentar el caso en el que condicionen la comercialización de este tipo de maquinaria, solo, si aplican a esta la Propuesta Regulatoria.

Complementariamente, sin una regulación sobre LMP de gases contaminantes y partículas provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, **no podrán prevenirse los impactos negativos contemplados en el ANEXO B-Análisis Costo-Beneficio."** (sic)

Énfasis añadido.

Alternativas#3: Otro tipo de regulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#3: "Emitir una Estándar. Un análisis comparativo de la emisión de la propuesta regulatoria como un Proyecto de Norma Oficial Mexicana (NOM) y como un Estándar, brindó los siguientes resultados:

1. Ambas regulaciones podrían contener especificaciones equivalentes para incidir a que los sujetos regulados cumplan con LMP de emisión de gases contaminantes, como son CO, HC, HCNM, HC+NOx, HCNM+NOx, NOx y MP.
2. El tiempo del proceso normativo de expedición de un Estándar es más corto que el de una NOM.
3. De acuerdo con lo que indica la Ley de Infraestructura de la Calidad, **el carácter voluntario de los Estándares, en comparación con la obligatoriedad que tiene una Norma Oficial Mexicana, es el factor de decisión más importante, por lo que se determinó desarrollar la elaboración de la NOM. Lo anterior, con el fin de alcanzar el objetivo regulatorio que se refiere al establecimiento de los LMP de emisión de contaminantes arriba citados.**
4. Por otra parte, se señala que se cuenta con **una NOM-044-SEMARNAT-2017**, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano,

JPR/GLS

Calle Frontera No. 16, Col. Roma Norte, CP. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel. (55) 5629 9500 www.gob.mx/conamer





hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, la cual, como se indica aplica a vehículos considerados como pesados, **dichos vehículos están destinados a circular en vías de comunicación terrestres y no poseen las características funcionales de este tipo de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera; motivo por el cual no les aplica la NOM-044-SEMARNAT-2017.**" (sic)

Énfasis añadido

De la información anterior, se observa que la SEMARNAT identificó que las alternativas analizadas no abordan de manera efectiva la problemática ambiental dado el carácter voluntario de las mismas.

Además, esa Secretaría abundó al señalar por que la Propuesta Regulatoria representa la mejor opción para atender la problemática señalada en apartados previos, a saber:

"De acuerdo con la legislación ambiental actual del Estado Mexicano, tanto la LGEEPA como su reglamento en materia de prevención y control de la contaminación de la atmósfera, las normas oficiales mexicanas son los instrumentos regulatorios a través de los cuales la Federación establecerá los requisitos técnicos tales como:

- a) **LMP de emisión de contaminantes provenientes de los vehículos automotores nuevos,**
- b) **La aplicación de nuevas tecnologías (o equipos) para el control de las emisiones, y**
- c) **El procedimiento para evaluar la conformidad del propio Proyecto de Norma Oficial Mexicana.**

Por lo anterior, y toda vez que el análisis costo-beneficio estima que los beneficios netos derivados de la aplicación del instrumento regulatorio supera en 4.01 veces a los costos, conforme al ANEXO B- Análisis Costo-Beneficio. En ese sentido, se concluye que la regulación propuesta es la mejor opción para atender la problemática ambiental asociada a la contaminación ambiental de este tipo de fuentes móviles." (sic)

Énfasis añadido

En ese orden de ideas, esa Secretaría justificó que la emisión de la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la problemática identificada, debido a su alineación con la legislación vigente, esto es, que de acuerdo a la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*, las normas oficiales mexicanas son el instrumento regulatorio idóneo para establecer los requisitos técnicos que la Propuesta Regulatoria contiene para controlar efectivamente las emisiones de contaminantes provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, asimismo porque considera las condiciones necesarias para el bienestar de la población y la protección al medio ambiente, aunado a que fomenta el uso de tecnologías más eficientes, y la claridad en los procedimientos de cumplimiento y evaluación. Por lo anterior se considera atendida la presente sección.

V. Impacto de la Regulación.

A. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.

Respecto al numeral 6 del formulario del AIR, relativo a que se indique si la Propuesta Regulatoria crea, modifica o elimina trámites, la SEMARNAT, señaló en el anexo del formulario denominado: "20240509190408_55247_Anexo A- AIR_Calculadora _anteproy NOM-MMNNC_limpio_3MAY2024" que la Propuesta Regulatoria modifica el trámite denominado "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta" registrado con la homoclave PROFEPA-03-005 en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS).



Al respecto se comenta que el referido trámite que se encuentra actualmente inscrito en el RFTS tiene como fundamento jurídico la NOM-044-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, la cual, tal como indicó la SEMARNAT es una NOM que aplica a vehículos considerados como pesados que circular en vías de comunicación terrestres.

En este sentido, **se solicita a esa Secretaría que precise si se trata de un trámite nuevo, una nueva modalidad del trámite existente, o si se modificarían las condiciones del mencionado trámite para adaptarlas a la Propuesta Regulatoria. Es importante que la SEMARNAT aclare este punto, ya que, es de resaltarse que no se trataría de una simple modificación, sino de un cambio sustancial en el trámite en comento.**

B. Acciones Regulatorias distintas a trámites.

En relación con el numeral 7 del formulario de la AIR en el cual se solicita que la Dependencia seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites, esa Secretaría presentó en anexo denominado: "20240509190434_55247_Anexo C- Atención pregunta 7 AIR MMNNC_24ABR2024". Tras el análisis correspondiente, se observa que la propuesta establece definiciones, estándares técnicos, obligaciones y procedimientos de evaluación de la conformidad. Por lo tanto, se considera que la SEMARNAT ha incluido diversas acciones regulatorias con la justificación adecuada, y se da por atendido el numeral en cuestión del formulario de AIR.

C. Análisis de Impacto en la Competencia.

Respecto al presente apartado, la SEMARNAT, a través del documento "20240509190408_55247_Anexo A-AIR_Calculadora _anteproy NOM-MMNNC_limpio_3MAY2024", señalo lo siguiente:

"8. Justifique las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado:

| |
|--|
| Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto competitivo#1* |
| No aplica |
| Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#1* |
| Los LMP y los valores de durabilidad de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos no metano más óxido de nitrógeno, hidrocarburos más óxidos de nitrógeno y partículas. |
| Artículos aplicables#1* |
| Numeral 4.2 |
| Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#1* |
| La Propuesta Regulatoria incluye dos tablas que contienen los LMP de emisiones (Tabla1 de la Propuesta Regulatoria) y valores de durabilidad de contaminantes provenientes del escape (Tabla 2 de la Propuesta Regulatoria), las cuales están basadas en las regulaciones de origen de los Estados Unidos de América y del Parlamento Europeo. |
| Justifique la necesidad de inclusión de la acción#1* |
| Es necesario incluir en cada una de las tablas establecidas en la Propuesta Regulatoria, los LMP, y los valores de durabilidad de emisiones que sean acordes a cada una de las regulaciones origen, esto, en virtud de que los fabricantes o importadores actualmente comercializan en el territorio |





nacional motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que cumplan ya sea con la normatividad americana o europea. Por lo anterior, se ha aceptado en el procedimiento de la evaluación de la conformidad, se presente el certificado de origen como documento probatorio para cumplir con la Propuesta Regulatoria.

*¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique porqué es mejor la alternativa elegida#1**

Una de las alternativas regulatorias consideradas fue la autorregulación, sin embargo, no implicaría beneficio alguno porque los fabricantes no se verían obligados a implementar tecnologías actualizadas que cumplan con algún estándar certificado y reconocido en otro país o región extranjera con control de emisiones de gases contaminantes.

9. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?:

La presente Propuesta Regulatoria, es de aplicación obligatoria para todos fabricantes e importadores de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y en consecuencia, no se visualizan esquemas que pudieran impactar de manera diferenciada al sector o agentes económicos a fin.

"(sic)

En este sentido, se da por atendido el numeral en comento, ya que, de conformidad con el procedimiento de mejora regulatoria, la SEMARNAT brindó los elementos necesarios a ser considerados en dicho análisis.

D. Análisis de Impacto en el Comercio Exterior.

Para responder al numeral 10, del AIR, la SEMARNAT identificó las disposiciones de la Propuesta Regulatoria que pudieran tener algún impacto en el comercio exterior, mediante el documento "20240509190408_55247_Anexo A- AIR_Calculadora_anteproy NOM-MMNNC_limpio_3MAY2024", a saber:

"Medida #1: Procedimientos de evaluación de la conformidad

Impacto en exportadores, importadores y/o prestadores de servicios transfronterizos: De acuerdo con SEMARNAR la Propuesta Regulatoria requiere que el Certificado NOM se obtenga antes de la importación definitiva o comercialización de motores nuevos en maquinaria móvil no de carretera que usa diésel. Si los importadores o prestadores de servicios transfronterizos no obtienen este certificado previamente, no podrán comercializar estos motores en el territorio nacional. Sin embargo, la propuesta no afectará a los exportadores y, por el contrario, podría facilitar la aceptación en países sin regulación en esta materia

Justificación: De acuerdo con SEMARNAR las disposiciones relacionadas con el Certificado NOM son necesarias para asegurar que los motores nuevos importados o comercializados en el país cumplan con las obligaciones ambientales de la Propuesta Regulatoria, lo cual beneficia al medio ambiente y a la salud pública.

Asimismo, en el numeral 14, la SEMARNAT señaló que la Propuesta Regulatoria no afectaría la importación o exportación de mercancías, ni a los prestadores de servicios transfronterizos, dado que México ya tiene integración comercial con regiones y países, como la Unión Europea y Estados Unidos, que imponen estándares similares. En consecuencia, se da por atendida la presente sección del formulario de la AIR.





E. De los costos.

Respecto de la estimación económica por el impacto que implica la emisión de la Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT adjuntó el documento anexo al formulario del AIR denominado "240509190420_55247_Anexo B- Análisis costo-beneficio PROY-NOM-MMNNC_8MAY2024" en el que presenta el análisis de los costos de la Propuesta Regulatoria.

La SEMARNAT señala que la Propuesta Regulatoria tiene costos asociados por la incorporación de paquetes tecnológicos para el cumplimiento de los límites de emisión de los motores nuevos y la maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, así como costos asociados a la certificación de la maquinaria móvil nueva no de carretera, a saber:

- **Costos asociados por la incorporación de paquetes tecnológico:** De acuerdo con SEMARNAT, para un periodo quinquenal (2025-2029) de la Propuesta Regulatoria los costos a Valor Presente Neto (VPN) por la adopción de **paquetes tecnológicos**, se estima en **\$51,500,000**. Adicionalmente, el costo promedio **por maquinaria** móvil no de carretera se estima en **\$3,817.5**
- **Costos por carga administrativa:** Estos costos corresponden a la certificación requerida para cumplir con la normativa propuesta, pues de acuerdo al numeral 5, en particular el apartado 5.1 del Proyecto de norma se especifica que una vez que se lleve la importación final o la primera enajenación dentro del territorio nacional, se deberá obtener el certificado NOM asociado al instrumento normativo, el cual será expedido por la PROFEPA o en el caso del Dictamen de cumplimiento, este será emitido por los Organismos de Certificación. Por lo tanto, para el periodo 2025-2029 se estiman costos de **\$810,000 pesos a VPN**.

| COSTOS PARA EL PERIODO 2025-2029 | |
|---|---------------------------------|
| CONCEPTO | MONTO [MILLONES DE PESOS A VPN] |
| Costos por tecnologías de la reducción de emisiones | \$51.5 |
| Costos por cargas administrativas | \$0.81 |
| TOTAL DE COSTOS | \$52.31 |

De acuerdo con SEMARNAT, los costos asociados con esta Propuesta Regulatoria ascienden a **\$52,310,000.00 de pesos a VPN** siendo los rubros de incorporación de paquetes tecnológicos y el de certificación. Al respecto se observa que de la lectura del documento anexo **no se identifica de manera precisa el grupo específico de industria al que impacta la Propuesta Regulatoria, toda vez que se debe distinguir entre número de importadores y fabricantes para cada rubro de costos identificados, por lo que se solicita a esa Secretaría brindar la información correspondiente, así como** también deberá modificar la estimación del costo-beneficio, observando los comentarios de esta comisión, respecto al trámite PROFEPA-03-005.

F. De los beneficios.

Respecto a los beneficios del Proyecto de NOM, la SEMARNAT estimó, en archivo anexo al formulario⁴, los beneficios en la salud asociados con la reducción de emisiones de partículas PM, dicha estimación se basó en la metodología empleada en la "Guía para evaluar los impactos en la salud por la instrumentación de medidas de control de la contaminación atmosférica" publicada por el Instituto Nacional de Ecología (INE-SEMARNAT), hoy Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC).

⁴ Archivo adjunto al formulario del AIR denominado "240509190420_55247_Anexo B- Análisis costo-beneficio PROY-NOM-MMNNC_8MAY2024"





De acuerdo con SEMARNAT, el análisis contempla los casos evitados en la salud asociados a las partículas PM, las cuales corresponden a la **mortalidad por enfermedades cardiopulmonares, mortalidad por enfermedades cardiovasculares, mortalidad por cáncer de pulmón, mortalidad infantil por enfermedades respiratorias, síndrome de muerte súbita infantil, bronquitis crónica**, días de actividad restringida y de trabajo perdido por enfermedad.

Tabla 20. Impactos en salud evitados por la instrumentación de la propuesta regulatoria

| ESCENARIO | MORTALIDAD CARDIOVASCULAR | MORTALIDAD POR CÁNCER DE PULMÓN | MORTALIDAD INFANTIL POR CAUSAS RESPIRATORIAS | BRONQUITIS CRÓNICA (# DE CASOS) | DÍAS PERDIDOS DE TRABAJO | DÍAS DE ACTIVIDAD RESTRINGIDA POR ENFERMEDADES RESPIRATORIAS |
|---|---------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|--------------------------|--|
| CASOS EVITADOS EN EL RESTO DEL PAÍS | 17 | 1 | 4 | 25 | 19 | 5 |
| CASOS EVITADOS EN LA ZMVM | 334 | 29 | 85 | 1,875 | 386 | 108 |
| CASOS TOTALES EVITADOS (2025-2044) | 350 | 31 | 89 | 1,900 | 405 | 114 |
| CASOS TOTALES EVITADOS (2025-2029) | 71 | 6 | 42 | 405 | 91 | 26 |

Fuente: Elaboración propia, SEMARNAT en "240509190420_55247_Anexo B- Análisis costo-beneficio PROY-NOM-MMNNC_8MAY2024"

Respecto a la valoración económica de los impactos a la salud evitados por la implementación de la Propuesta Regulatoria, se utilizaron diversas metodologías:

- **Casos de mortalidad evitada:** Se utilizó el informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC, 2017) que asigna un valor monetario a las muertes evitadas mediante el método del Valor de una Vida Estadística (VVE). Este valor para México se estimó en **\$2,797,808 MXN**.
- **Casos de morbilidad evitada (Bronquitis Crónica):** Los costos necesarios para tratar la Bronquitis Crónica se basaron en el estudio "El costo social de la Bronquitis Crónica en la Ciudad de México: una experiencia piloto".
 - Consultas de especialidad*: \$3,118 MXN (dos consultas a \$1,559 MXN cada una).
 - Estudios de radiología: \$454 MXN.
 - Medicamentos: \$403 MXN por un tratamiento de 7 días (incluyendo beta2 agonistas inhalados y antibióticos).
 - **Total, por paciente: \$3,975 MXN.**
- **Días perdidos y días de actividad restringida:** Se estimó el costo del tiempo perdido por pacientes y sus acompañantes utilizando el ingreso laboral promedio diario de **\$229.19 MXN**, según datos del CONEVAL para el segundo trimestre de 2023.

Finalmente, se consideró una tasa de descuento del 10% para calcular los beneficios netos presentes (VPN). Los resultados muestran que los beneficios económicos de la propuesta regulatoria ascienden a **\$467.5 millones de pesos en un periodo de 20 años y \$209.93 millones de pesos para el periodo 2025-2029**.



| BENEFICIOS 2025-2029 | |
|---|---------------------------------|
| CONCEPTO | MONTO [MILLONES DE PESOS A VPN] |
| Beneficios por mortalidad y morbilidad evitadas | \$209.93 |
| TOTAL DE BENEFICIOS | \$209.93 |

G. Análisis Costo-Beneficio.

De la información presentada por la SEMARNAT se identifican costos para el periodo 2025-2029 de \$52,310,00 pesos a VPN contrastados con beneficios del orden de \$209,930,000 pesos a VPN por el mismo periodo. No obstante, esta Comisión toma nota de las cifras reportadas por esa Secretaría y queda en espera de la atención a las observaciones sobre el grupo específico o industria al que impacta la Propuesta Regulatoria en el apartado E. De los costos, así como valorar las observaciones realizadas en el apartado A. Creación, modificación y/o eliminación de trámites para que, en su caso, realice los ajustes correspondientes a la estimación de costo-beneficio de la presente propuesta.

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Con relación al numeral 11 del formulario de AIR, en el que se solicita que el Sujeto Obligado describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la Propuesta Regulatoria (incluya recursos públicos), se estima que la SEMARNAT atendió lo requerido en el formulario del AIR, pues señaló que la implementación de dicha Propuesta no requerirá recursos adicionales a los que actualmente se emplean en el sector ambiental del Gobierno Federal, así mismo señaló que, en relación a los aspectos técnicos, la SEMARNAT y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) poseen la capacidad de personal e infraestructura suficientes para implementar y vigilar el cumplimiento de la misma.

VII. Evaluación de la propuesta.

Para responder el numeral 18 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 Propuesta Regulatoria, la SEMARNAT indicó que:

"Los objetivos regulatorios serán evaluados, ya sea por la PROFEPA, quien es la responsable de emitir los Certificados NOM correspondientes a petición de parte, por medio del trámite PROFEPA-03-005 "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta", o bien, por las Organismos de Certificación acreditados y aprobados, los cuales expedirán los Dictámenes de cumplimiento".

Al respecto se comenta que en relación al trámite PROFEPA-03-005 "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta", es necesario que esa Secretaría señale cómo realizará dicha evaluación, por lo cual se considera la presente sección parcialmente atendida.

VI. Consulta Pública.

Respecto del numeral 19 del formulario del AIR, relativo a si la SEMARNAT consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la Propuesta Regulatoria, indicó que se consultó a diversas partes y/o grupos interesados durante la elaboración de la misma, incluyendo:

- Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias (Organismo de Certificación de Implementos y Maquinaria Agrícola)





- Comisión Ambiental de la Megalópolis
- Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México (Dirección General de Calidad del Aire)
- Centro Mario Molina
- Consejo Internacional de Transporte Limpio
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental)
- PROFEPA (Subprocuraduría de Inspección Industrial)
- Secretaría de Economía (Dirección General de Normas)
- SEMARNAT (Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire)
- Programa Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina

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 cual se hace del conocimiento de la SEMARNAT, que a la fecha no se han recibido comentarios de particulares, tal como se puede constatar en el siguiente enlace electrónico:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29569>

Por todo lo expresado con antelación, se queda en espera de que esa Secretaría brinde la respuesta a las observaciones solicitadas en el presente Dictamen Preliminar, en cumplimiento a lo previsto en el artículo 75 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*⁵, así como a los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su 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

⁵ Publicada en el DOF el 5 de febrero de 197, última reforma publicada el 22 de marzo de 2024.

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

STATE OF NEW YORK
IN SENATE

January 12, 1910

James C. ...

James C. ...