

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

ACUSE

Of. No. COFEME/12/2118

Asunto: Solicitud de ampliaciones y correcciones a la manifestación de impacto regulatorio del anteproyecto denominado *Proyecto Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2012, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos.*

México, D.F., a 19 de julio de 2012

ING. SANDRA DENISSE HERRERA FLORES
Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado **Proyecto Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2012, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos**, así como a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y recibidos por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de la MIR¹, el día 5 julio de 2012.

Sobre el particular, con fundamento en los artículos 3, fracción V y 4 del Acuerdo de Calidad Regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007, se le informa que procede el supuesto de calidad aludido por la SEMARNAT (i.e. los beneficios aportados por la regulación, 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, en virtud de la información proporcionada por la Dependencia en la sección denominada Justificación, así como en el análisis costo - beneficio señalado en los Anexos 1 y 2 de la MIR, que versan sobre lo siguiente:

"...el análisis de costos y beneficios que sustenta la propuesta de norma oficial mexicana, los beneficios en términos de competitividad y eficiencia son superiores a los costos en 3.5 veces, en ese sentido, se justifica la emisión de la propuesta bajo el supuesto de que beneficios aportados por la propuesta de regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento (Ver Anexo 2. Metodología de costos y beneficios por vehículo, tabla 4 del resumen de costos y beneficios por vehículo).

¹ www.cofemermir.gob.mx

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



En este sentido, la Secretaría informó en los citados Anexos que los costos totales generados por la regulación en comento serán de \$13,889 pesos por vehículo, derivados por la implementación de la nueva tecnología en los vehículos y el incremento de su uso. Sin embargo, dichos costos los considera menores a los beneficios los cuales suman un total de \$578,123 millones de pesos por el ahorro del consumo de gasolina, la disminución de emisiones CO₂ y la disminución de otros gases de efecto invernadero (GEI).

Tabla 4. Análisis costo-beneficio por vehículo

Análisis costo-beneficio por vehículo		Pesos
Costos	Por vehículo	11,085
	Efecto rebote	2,803
	Total	13,889
Beneficios	Ahorro en consumo de gasolina	46,555
	Emisiones evitadas de CO ₂	4,765
	Total	49,359
BENEFICIOS NETOS (BENEFICIOS - COSTOS)		35,470

Fuente: Elaboración propia INE"

Por lo descrito, el anteproyecto y su MIR se sujetan al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, de conformidad con los artículos 69-E, 69-G, 69-H, primer párrafo y 69-I de dicho ordenamiento, esta Comisión tiene a bien solicitar las siguientes **ampliaciones y correcciones** a la MIR:

Sección I. Definición del problema y objetivos generales de la regulación.

Pregunta 2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta.

En respuesta a este numeral, la SEMARNAT presentó una descripción de la problemática relacionada con las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) y del uso eficiente del combustible, derivado de los siguientes aspectos:

- Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son causantes en gran medida del problema del cambio climático a nivel global, por lo que prevé impactos negativos en el sector agropecuario, el sector hídrico, la biodiversidad, el turismo, la infraestructura y a la salud de la población. Los cuales alcanzan en promedio el 6.2% del Producto Interno Bruto (PIB) actual, mientras que los costos de mitigación representan entre el 0.70% y 2.21% del PIB.
- México participa en la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático desde 1992 y en 1997 firmó el Protocolo de Kioto para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. En ese sentido, estima reducir 50.7 millones de toneladas de bióxido



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



implementación de medidas de mitigación en el uso de energía del sector transporte, por lo que consideró la emisión de una norma de rendimiento de combustible y emisiones de bióxido de carbono (CO₂) para vehículos ligeros nuevos.

- En el mundo existe un incremento constante de la demanda de energía y que más del 85% de dicha energía proviene de recursos naturales no renovables, principalmente, hidrocarburos y carbón. Las gasolinas participaron con más de las dos terceras partes (67.3%) del consumo de energía en el transporte en el 2006, lo cual involucra principalmente a los vehículos ligeros (automóviles y camionetas). Uno de los mayores contribuyentes de emisiones de CO₂ es el sector transporte, el cual, en 2006 fue responsable del 20% del total de las emisiones del país.
- Se espera que entre 2009 y 2025 la demanda crezca a una tasa anual de 2.9% barriles diarios de gasolina, lo anterior refleja un crecimiento en el consumo insostenible. El consumo creciente de gasolina en el sector transporte tiene implicaciones en el gasto público, en el año de 2010 el subsidio fue equivalente al 1.8% del PIB.

Sobre el particular, es de suma importancia que la problemática o situación que motiva el anteproyecto se defina correctamente y que se presente evidencia actualizada de su existencia y magnitud. Por ello, esta Comisión solicita a la SEMARNAT evidencia de los últimos 10 años de la siguiente información:

- a) Las emisiones de GEI internacionales y el lugar de México en el protocolo de Kioto;
- b) Las emisiones de GEI para México como porcentaje de las emisiones totales;
- c) Las emisiones de CO₂ respecto de las emisiones de GEI;
- d) Las emisiones de CO₂ a nivel regional o estatal;
- e) Las emisiones de CO₂ por sector;
- f) Las emisiones de CO₂ por tipo de vehículo, enfatizado en las emisiones de vehículos ligeros y las de peso mayor;
- g) Si bien la Secretaría señala que el 20% de las emisiones de CO₂ fueron provocadas por el sector transporte sería conveniente señalar qué porcentaje corresponde al parque vehicular nuevo y usado.
- h) Consumo de gasolina y diesel de los países señalados en el análisis de la regulación;
- i) Consumo de gasolina y diesel por sector;
- j) Consumo de gasolina y diesel por tipo de vehículos, en particular vehículos ligeros;
- k) Disponibilidad de gasolina, diesel y otras fuentes de energía alternativas, así como una proyección de la producción;
- l) Las importaciones de gasolina y diesel;
- m) El subsidio al consumo de la gasolina;
- n) Evolución del contenido de azufre en gasolina y diesel, a nivel nacional e internacional;

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

- o) Comparación de los estándares de otros combustibles;
- p) Comparación de los estándares de rendimiento energético en los países para vehículos ligeros;
- q) Ventas de vehículos por categoría y tipo de combustible;
- r) Crecimiento del parque vehicular total y vehículos ligeros;
- s) Número de vehículos registrados y en circulación a nivel local y nacional;
- t) El cambio en el rendimiento del vehículo en función de la antigüedad del mismo, y
- u) Un análisis sobre la flota vehicular mexicana relacionada con el número de vehículos nuevos que podrán cumplir con los requerimientos de la norma.

Cabe señalar, que el regulador debe considerar todos los estudios científicos que ya se han realizado sobre estos temas o, que en el caso de que éstos no existan o no sean aplicables a la situación que se pretende atender, se generen los análisis que brinden una medición de los riesgos relacionados, identifiquen las actividades o conductas relacionadas, señalen los grupos o regiones donde se concentran dichos riesgos, y evalúen los daños existentes y/o potenciales. Asimismo, se solicita a la SEMARNAT que incluya todas las fuentes y estudios científicos de las cuales se obtuvo la información solicitada en los incisos anteriores.

Sección II. Identificación de las posibles alternativas a la regulación

Pregunta 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.

La SEMARNAT señaló que la mejor opción para atender la problemática es mediante la implementación del anteproyecto, toda vez que a pesar de existir diferentes alternativas para hacer más eficiente el consumo de gasolina y disminuir las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos, ninguna de ellas tiene los resultados esperados del presente anteproyecto. No obstante lo anterior, la Dependencia analizó distintas alternativas para atender la problemática:

- A. No emitir regulación:** La Dependencia señaló que los costos de esta alternativa son continuar con el escenario tendencial presente en emisiones y consumo de gasolina. En este sentido, la SEMARNAT argumentó que el rendimiento de combustible promedio ponderado por ventas de los vehículos nuevos ha mejorado marginalmente en los últimos años, por lo que el consumo de gasolina del país se satisfizo con importaciones que representaron en el año 2010 el 47% del consumo total.
- B. Otro tipo de regulación:** La Secretaría informó que en la década de los años 80 una de las políticas regulatorias implementadas en México fue el Decreto del Promedio de Rendimiento Mínimo de Combustible por Empresa (PREMCE) que consistía en pedir a

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

cada comercializadora de vehículos un promedio mínimo de rendimiento de combustible para cada año-modelo de los vehículos que se vendieran dentro del periodo 1982-1999; sin embargo, no consideró viable esta opción en razón de que no cuenta con información respecto a su evaluación y no hubo una renovación del citado Decreto. Sobre el particular y dado que no existe evidencia de los resultados, sería importante que la Secretaría informe en que consistían las políticas regulatorias del Decreto; por ejemplo, cuál era el rendimiento de combustible solicitado para cada año-modelo, la vigencia del programa, en qué consistían sus acciones, población objetivo, entre otras.

- C. **Otro tipo de regulación:** La Secretaría también analizó la opción de emitir una norma mexicana; sin embargo, no consideró viable esta opción en razón de que los efectos serían mínimos en comparación con los resultados obtenidos con el presente anteproyecto.

Sobre esta alternativa, sería conveniente que la Dependencia presentara información respecto de los resultados que obtuvo al realizar el análisis de una norma mexicana y la regulación propuesta.

- D. **Esquemas voluntarios:** La SEMARNAT señaló que en el año 2001, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Comisión Ambiental Metropolitana (CAM), celebraron un Convenio de Coordinación, a fin de buscar mejorar el desempeño ambiental de los vehículos a gasolina nuevos a partir de los modelos 2001. No obstante lo anterior, según lo manifestado por la Secretaría dicho esquema al ser voluntario y de aplicación local, ha tenido resultados poco satisfactorios e insuficientes para incentivar la oferta en el mercado nacional de mejores tecnologías que sean más eficientes y menos contaminantes.

Al respecto, si bien la Secretaría señala que los resultados fueron poco satisfactorios e insuficientes, esta Comisión estima conveniente que se brinde cuantificaciones o estimaciones de dichos resultados.

- E. **Otras:** La Dependencia consideró la opción de realizar publicaciones sobre las características técnicas de los vehículos en términos de su rendimiento, emisiones e impacto en el medio ambiente por su uso; ello, con el objetivo de reducir las asimetrías de información. No obstante, la Dependencia no lo consideró viable en razón de que no establecería ninguna responsabilidad u obligación para el fabricante o el importador de publicar dicha información.

Asimismo, en esta alternativa señaló que la Comisión Nacional del Uso Eficiente de Energía (CONUEE), la Secretaría de Energía (SENER), la SEMARNAT y Secretaría de Economía (SE) en el 2002 firmaron un convenio de colaboración con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) para publicar la información de los rendimientos de los vehículos nuevos y; de la misma forma, menciona que el Instituto Nacional de Ecología (INE), la CONUEE, SEMARNAT y la Procuraduría Federal del

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Consumidor (PROFECO) publicaron en el 2008 el Portal web de Indicadores de Eficiencia Energética y Emisiones Vehiculares, en donde se muestran para cada vehículo los rendimientos de combustible (km/l), las emisiones de bióxido de carbono (grCO₂/km), de óxido de nitrógeno (grNOx/km) y una estimación de las toneladas de CO₂ emitidas al año.

No obstante, sería importante que describiera por qué las medidas descritas en el párrafo anterior no fueron o son suficientes para atender la problemática que se pretende regular con la emisión de la norma en comento.

- F. **Otras:** La Secretaría consideró la opción de incrementar los precios de la gasolina a fin de representar la escasez relativa que enfrenta dicho combustible. En este sentido, la Dependencia observa que en países con precios en los combustibles superiores al promedio, se ha logrado reducir el consumo en vehículos nuevos y en circulación, así como el nivel de congestión, mejorando la movilidad y cambiar la composición de la flota vehicular a vehículos más eficientes; sin embargo, de acuerdo a lo manifestado por la SEMARNAT no consideró viable esta opción por la existencia de barreras de diversa índole en el país. Por ello, sería conveniente que la Secretaría describiera las barreras que refiere para no considerar la alternativa descrita.
- G. **Incentivos económicos:** La Dependencia señaló que analizó la opción de establecer impuestos a los vehículos nuevos de acuerdo a su eficiencia energética o emisiones de CO₂, dichos impuestos son conocidos como "feebates" y se caracteriza por ser un impuesto de recaudación neutra, donde los vehículos menos eficientes subsidian los descuentos en los vehículos más eficientes. Sin embargo, la Secretaría señala que no consideró viable esta opción debido a que los resultados en términos de incremento en eficiencia son difícilmente predecibles, dado que se desconoce la sensibilidad precio de los consumidores.

Al respecto, esta Comisión sugiere a la Dependencia valorar la pertinencia de establecer un esquema de incentivos como el señalado por la SEMARNAT. Asimismo, se sugiere brindar mayor información respecto a los resultados obtenidos en los países en los cuales se aplica este esquema.

En virtud de lo anterior, esta COFEMER estima que si bien la Secretaría analizó distintas alternativas, es importante que proporcione la información que se solicita, con el fin de que se cuenten con elementos suficientes que permitan analizar los escenarios con menores costos de cumplimiento para los entes regulados sin deterioro del interés público (i.e., nombres de los programas, duración, principales fallas, poblaciones objetivo, tasas de éxito, cumplimiento, etc.).

Aunado lo anterior, es importante que la SEMARNAT informe porque no consideró conveniente realizar modificaciones a la normatividad vigente, a fin de reducir las emisiones de CO₂. Ello, debido a que la COFEMER observa que en el numeral 4.7 del anteproyecto se establece que en el cálculo de las emisiones de CO₂ provenientes del escape de los vehículos ligeros nuevos se incluyen las emisiones de hidrocarburos y monóxido de carbono, elementos que contiene la NOM-042-SEMARNAT-2003, en donde se establecen los límites máximos para las emisiones de hidrocarburos totales y de monóxido de carbono, en la tabla 2 de la citada NOM denominada

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

"Límites máximos permisibles de emisión para vehículos que utilizan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel". Y de la misma forma, si ya existe una norma de emisiones, por qué no consideró conveniente emitir una norma independiente relacionada con el rendimiento del combustible.

También, es conveniente que la SEMARNAT explique por qué no se valoró la emisión de políticas regulatorias de eficiencia energética aplicables a los autos usados, particularmente a los importados.

De la misma forma, sería importante considerar otras alternativas, tales como incrementar y promover el uso de otros combustibles que impliquen menor contaminación, como es el caso del etanol, butanol, gas natural, biogasolina, hidrogeno, biodiesel, entre otros.

Adicionalmente, en caso de tratarse de un problema focalizado en determinadas ciudades, la SEMARNAT podría establecer regulación específica dependiendo de la situación en la que se encuentra la ciudad, a fin de hacer más eficiente el transporte público; elevar la calidad de la gasolina, entre otras.

Asimismo, la Dependencia podría analizar la conveniencia de implementar la presente regulación en conjunto con un esquema de apoyos económicos hacia las empresas a fin de suavizar el incremento en el precio de los vehículos; además, dicha regulación puede ser más flexible en los requerimientos previstos, a manera de ejemplo, se cita el crédito por sobrecumplimiento, el cual consiste en que, cuando la empresa cumple en exceso las exigencias de la norma, ese monto que *sobrecumple* se puede guardar y compensar.

Pregunta 6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia.

En esta pregunta, la SEMARNAT señaló que recientemente los estándares de eficiencia energética y de emisiones de CO₂ en los vehículos nuevos se han vuelto una política cada vez más concurrida para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de combustibles fósiles. Asimismo, señala que los principales países que han implementado dichas políticas son la Comunidad Europea, Japón, Estados Unidos, Canadá y China.

Al respecto, señala que la Unión Europea actualizó su normatividad a partir de 2007, cuando se propuso un paquete integral para alcanzar 130 gCO₂/km para el 2012 a través de mejoras tecnológicas al motor de los vehículos. Posteriormente, fue aprobada a mediados del 2009 la nueva regulación que trazó objetivos adecuados a una línea que están en función de su peso, con objetivos para el 2020 de un promedio de 95 gCO₂/km en función del peso, exigiendo que para el 2012 el 65% de los vehículos cumplan con este objetivo, en el 2013 el 75% y en el 2014 el 80%.

Por su parte, Japón adoptó en 1995 un programa de eficiencia energética denominado "Top Runners", en el cual las armadoras pueden acumular créditos en una categoría para cumplir en otra categoría, obteniendo como resultado un incremento de la eficiencia de los vehículos de

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

gasolina de 22.8% en el periodo de 1995 a 2005, en su segunda etapa tienen como meta llegar a 20 km/l para el 2015.

Además, la Dependencia señala que la Agencia de Medio Ambiente (EPA) y la Administración de Tráfico Seguro en Carreteras Nacionales (NHTSA), publicaron en conjunto en 2010 el nuevo estándar de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y de eficiencia energética para vehículos ligeros, dicho plan divide a los vehículos en dos categorías (vehículos ligeros y camionetas ligeras), las cuales tienen que cumplir con un objetivo basado en su sombra, su objetivo en términos de rendimiento es 14.5 km/l con emisiones de 155 grCO₂/km (EPA y NHTSA, 2009).

No obstante lo anterior, esta Comisión observa que aunque la SEMARNAT realizó una identificación de algunas tendencias u objetivos internacionales en materia de niveles de CO₂ y rendimiento de combustibles, se solicita que, adicionalmente, se realice una descripción extensiva de regulaciones similares al anteproyecto que han sido adoptadas en otros países, (i.e., escenarios iniciales, porcentajes de cumplimiento, periodos de aplicación, dificultades de implementación, etc.) toda vez que es útil saber cuáles han sido los efectos para evitar los errores o emular los éxitos obtenidos. Cabe señalar que, los efectos observados en otros países no son necesariamente los que se producirían en México; sin embargo, las experiencias positivas o negativas de otros países pueden ser un elemento auxiliar para prever los efectos probables de una regulación.

En el caso particular de regulaciones de normas oficiales mexicanas, este esfuerzo es particularmente importante, ya que el carácter técnico de las NOM's facilita la armonización de las mismas con las internacionales o de otros países, con la finalidad de no establecer barreras técnicas al comercio y estándares técnicos. Lo anterior no implica que las NOM' s deben ser equivalentes a los estándares internacionales o de otros países, pero sí amerita una comparación con las técnicas regulatorias vigentes en el ámbito internacional.

Sección III. Impacto de la Regulación.

Pregunta 8. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

En este numeral de la MIR, la SEMARNAT señaló que la propuesta regulatoria modifica el trámite PROFEPA-03-005 "Revisión, Evaluación y, en su caso, Certificación de vehículos nuevos en planta"; sin embargo, esta Comisión observa que derivado de la aplicación del presente anteproyecto se crearía el trámite establecido en el numeral 5 "Especificaciones" que refiere a la notificaciones que deberán realizar a la autoridad los corporativos que decidan certificar en conjunto el cumplimiento de esta norma sobre la forma en que se adjudicarán las diferencias positivas entre los promedios ponderados meta y observado de determinados años modelo, cuando para el cumplimiento de otros años modelo decidan hacerlo por separado. Por tales motivos, se requiere a la Dependencia identificarlo en este apartado.

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Pregunta 9. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta:

Respecto al presente apartado, esta Comisión observa que esa Dependencia omitió proporcionar información con la que identifique y justifique las disposiciones, obligaciones y/o acciones que, tras la formalización del anteproyecto, deberán cumplir los particulares.

En este sentido, toda vez que esta COFEMER considera que de conformidad con lo que establece el 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, toda nueva disposición que: i) establezca obligaciones o prohibiciones a los particulares u otorgan facultades a éstos; ii) condicione la obtención de un beneficio o prestación, o el otorgamiento de una autorización o concesión al cumplimiento de ciertos requisitos o condiciones; iii) establezca umbrales o estándares técnicos en relación con procesos productivos, productos o servicios, o los procedimientos de evaluación de conformidad correspondientes; iv) introduzca reglas con el fin de impulsar la competencia en los mercados; y/o; v) establezca procedimientos de evaluación de la conformidad, debe ser considerada y justificada como acción regulatoria del anteproyecto, se solicita a la Secretaría brindar información que justifique el establecimiento de las nuevas obligaciones incluidas en el presente anteproyecto, que versan sobre lo siguiente:

- La prevista en los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 respecto al cálculo del promedio ponderado observado y meta.
- La forma en se identifica el segmento de sombra que le corresponde a cada vehículo, establecido en el numeral 5.1.1. "*Cuadro 1. Segmentos de sombra*".
- Los forma en que se obtuvieron los parámetros señalados en el numeral 5.1.1. "*Cuadro 2. Valores y parámetros para el cálculo de las emisiones meta por versión i aplicables a vehículos pasajeros*".
- Los forma en que se obtuvieron los parámetros señalados en el numeral 5.1.1. "*Cuadro 3. Valores y parámetros para el cálculo de las emisiones meta por versión i aplicables a camionetas ligeras*".
- La prevista en el numeral 5.2.1.1, respecto a la forma de medir las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono e hidrocarburos totales provenientes del escape de los vehículos automotores.
- La prevista en el numeral 5.4, respecto a los criterios de aceptación para la determinación del cumplimiento en términos de emisiones de bióxido de carbono.
- El incremento de los requisitos previstos en el trámite PROFEPA-03-005.

- Página 9 de 20 -

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



Pregunta 10. ¿Cuáles serían los efectos de la regulación sobre la competencia y libre concurrencia en los mercados, así como sobre el comercio nacional e internacional?

Sobre esta pregunta, la Dependencia señaló que la presente propuesta regulatoria son exigidas sin distinción de los sujetos regulados; asimismo, señaló que la regulación no exige que los corporativos modifiquen sus estrategias de ventas, por lo tanto, no incide en la competencia y la libre concurrencia de éstos en el mercado. Adicionalmente, la Dependencia señala que la nueva regulación incluye lo siguiente:

1. Flexibilidad para el cumplimiento a partir de metas que consideran el promedio ponderado corporativo por volumen de ventas.
2. Se induce a la comercialización de vehículos con mejores rendimientos de combustible y desempeño ambiental.
3. Es una propuesta de regulación semejante a otras que en la actualidad se aplican en diversos países y regiones.

Además, la SEMARNAT señala que México tiene una integración comercial con otras regiones y países donde actualmente se ha impuesto este tipo de estándares, tal es el caso de la Unión Europea, Estados Unidos y Japón, por lo que la implementación de la norma evitará un rezago en la aplicación de regulaciones ambientales de emisiones y de rendimiento de combustible en comparación con nuestros socios comerciales.

No obstante lo anterior, esta Comisión observa que es previsible que con la emisión de la regulación se incrementen los precios de los vehículos, así como de la susceptibilidad de los mismos al incorporarles estas nuevas tecnologías, considerando que es posible que no todos los vehículos que están en el mercado actualmente sean susceptibles de adaptarles estas nuevas tecnologías, por lo que la composición del mercado puede verse modificada. Por lo anterior, la COFEMER solicita que la Dependencia realice un análisis del grado de concentración económica del mercado antes y después de la aplicación de la presente propuesta regulatoria. Derivado de lo anterior, esta Comisión solicita que se estime o cuantifique el efecto que tendrá el aumento del precio en la demanda de estos vehículos; asimismo, sería conveniente realizar este análisis con base en el nivel socioeconómico de la población, a fin de determinar si el efecto será homogéneo, o en su caso, en qué grupo socioeconómico tendría mayor impacto.

Asimismo, sería deseable que se evaluara el grado de importancia de estos efectos (considerable, pequeña, menor, etc), y su duración (temporal o permanente).



Pregunta 11. ¿Cuáles serían los efectos de la regulación propuesta sobre los precios, calidad y disponibilidad de bienes y servicios para el consumidor en los mercados?

Respecto a esta pregunta, la Dependencia señaló que el costo promedio por vehículo para cumplir con la regulación en el 2016 será de \$11,085 pesos a valor presente, basando se una proyección de las incorporaciones de paquetes tecnológicos disponibles que se deben incorporar a un vehículo promedio, para cumplir con las especificaciones de la propuesta de norma. Asimismo, la Secretaría mencionó que cabe la posibilidad de un aumento en el precio de los vehículos nuevos que será resultado de la implementación de las nuevas tecnologías; sin embargo, dicho incremento se compensa por la reducción en el consumo de combustible que el consumidor verá reflejado en su economía. Además, la SEMARNAT prevé que en el mediano y largo plazo ocurra una reducción de los costos de las tecnologías existentes debido a procesos de difusión, aprendizaje y economías de escala entre los corporativos, lo que es conocido como "curva de aprendizaje o de experiencia". Al respecto, esta Comisión solicita que la Dependencia brinde una estimación del tiempo en el que se llevaría a cabo dicha reducción en los precios al consumidor y en los de las citadas tecnologías.

Asimismo, la Dependencia señala que no necesariamente existirá un incremento de precio en todos los modelos de vehículos, ya que las empresas pueden utilizar diferentes estrategias para enfrentar los costos que implica esta regulación. Por lo que se espera un incremento de precios en el corto plazo, el cual no afectará a todos los modelos por igual y dependerá de los costos de la tecnología empleada, de las estrategias de ventas y de reducción de costos de cada uno de los corporativos, mismo que tenderá a reducirse en el mediano plazo.

Adicionalmente, la Secretaría prevé un incremento en la diversidad de la oferta de vehículos con mejores tecnologías derivado de la homologación de la normatividad con los estándares a nivel internacional.

Al respecto, esta Comisión que derivado del análisis de concentración mencionado en el numeral anterior, así como de la probable modificación en la modificación de las ventas se realice un análisis de la disponibilidad de los vehículos que conteste a las siguientes preguntas:

1. Si se espera que mejore o empeore la situación del consumidor en términos de la calidad de información disponible sobre la calidad y seguridad de bienes y servicios, y de la equidad en las relaciones de consumo.
2. Si se espera aumento o reducción en la disponibilidad y diversidad de vehículos.

Asimismo, sería deseable que se evaluara el grado de importancia de estos efectos (considerable, pequeña, menor, etc.), y su duración (temporal o permanente).

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Pregunta 13 y 14. Proporcione la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares.

A fin de efectuar un análisis sobre el impacto de la regulación propuesta, la SEMARNAT adjunto dos anexos denominados "21002.177.59.7.ANEXO 2 Metodología de costos y beneficios por vehículo_1.docx" y "21002.177.59.6.ANEXO 1.docx" en los que se evalúan principalmente los impactos de su implementación. Como resultado de lo anterior, la SEMARNAT señaló que el anteproyecto implicará los siguientes costos y beneficios para los particulares:

a) Costos

Para la estimación de los costos la Secretaría tomo como base la propuesta de Norma Mexicana del Gobierno Federal Mexicano que está basada en los paquetes tecnológicos del modelo OMEGA, desarrollado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA por sus siglas en inglés) para su Norma de Emisiones y Eficiencia Energética para vehículos ligeros nuevos a implementarse en el periodo 2012-2016.

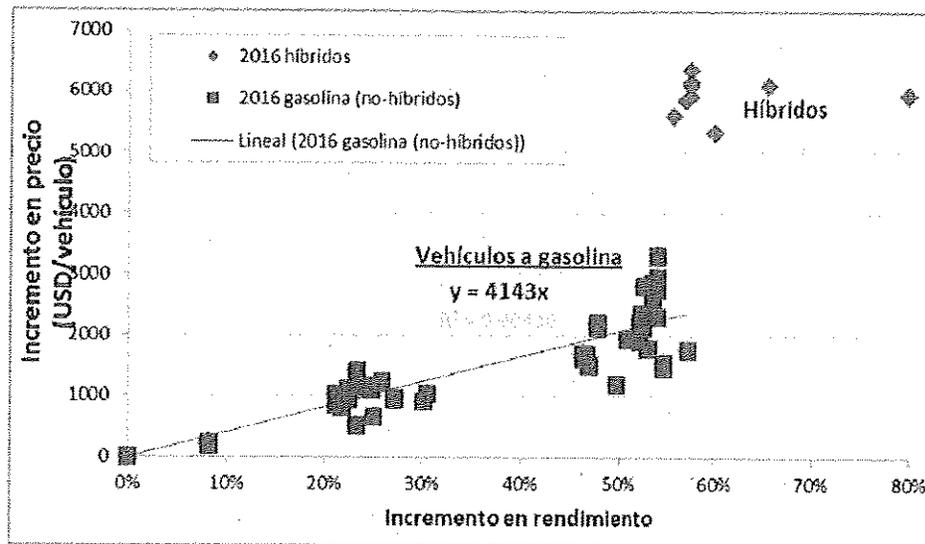
- La SEMARNAT identificó entre los costos el derivado del incremento en el precio del vehículo como resultado de la adopción de nuevas tecnologías para mejorar el rendimiento de combustible del vehículo. Para dicha estimación, la Secretaría utilizó una aproximación basada en la incorporación de los paquetes tecnológicos existentes en el mercado que permiten incrementar el rendimiento de los vehículos, así mismo, a fin de hacer comparable la flota vehicular mexicana con la de Estados Unidos de 2008 se realizaron ajustes.

Derivado de lo anterior, se clasificaron los porcentajes de ventas de diferentes tecnologías por armadora y se le asignó una efectividad en incremento en rendimiento y un costo respecto al año de referencia, para obtener los nuevos costos de la incorporación de estas tecnologías por armadora. Cabe destacar, que la Dependencia consideró las diferencias en la efectividad de incremento de rendimiento de las tecnologías de tren motriz y transmisión manual sobre la flota mexicana con respecto a la flota de referencia, las cuales son de 1.7% y de 3.7% respectivamente.

Adicionalmente, las diferencias tecnológicas de las flotas se resta de la flota mexicana base a fin de igualarla a la de referencia, a partir de lo cual se estima una curva de costos para los diferentes incrementos que pueden dar los vehículos a gasolina y se obtiene la siguiente ecuación y gráfica:

$$\Delta \text{ precio (y)} = 4,143 \times (\Delta \text{ incremento en rendimiento de combustible})$$

2



Derivado de lo anterior, la SEMARNAT concluye que la incorporación de las tecnologías a gasolina podría mejorar la eficiencia vehicular en un máximo de 54%, incrementando los precios en \$48,507 pesos en promedio. Sin embargo, el presente anteproyecto propone un incremento promedio de 26% al 2016 para el vehículo promedio de la flota vehicular que parte de un rendimiento de combustible de 11.8 km/l y que alcanza 14.9 km/l con dicho incremento por lo que el precio se incrementaría \$ 864 USD, lo que representa en pesos mexicanos \$11,085 M.N.

- La SEMARNAT identificó entre los costos el derivado del incremento por uso del vehículo (efecto rebote). El cual estimó que asciende a \$2,803 pesos por vehículo.

De lo expresado en los puntos anteriores la SEMARNAT estimó un total de costos por la implementación del anteproyecto de \$13,889 pesos por vehículo.

b) Beneficios

- La SEMARNAT identificó entre beneficios el derivado del ahorro en el consumo de gasolina el cuál asciende a \$ 545,857 millones de pesos.
- Adicionalmente, la SEMARNAT identificó el beneficio derivado de las emisiones evitadas de CO₂. Para dicha estimación la Secretaría tomo en consideración lo señalado en los lineamientos del Panel Intergubernamental para el Cambio Climático donde se sugiere que para estimar las emisiones de CO₂ provenientes de vehículos que usan gasolina como combustible se emplee el factor de emisión que indica la generación de 69.3 toneladas de CO₂ por cada terajoule de gasolina consumida.

[Handwritten signature]

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



Por lo anterior, la Secretaría refiere que convirtió los litros de gasolina a terajoules conforme a lo siguiente:

Año/ periodo	Ahorros de gasolina			Emisiones evitadas de CO ₂ (Millones de toneladas)
	Millones de litros	Millones de barriles de combustible	Terajoules	
2013 -2030	70,322	442	2,451,299	170

Finalmente, la Dependencia señala que los ahorros en combustible se valoran de acuerdo a su precio y se traen a valor presente, con lo que se llega a una estimación de \$28,094 millones de pesos.

Cabe destacar que para la valoración de las importaciones y de la cuantificación de las emisiones de bióxido de carbono la Dependencia tomó los siguientes supuestos.

- i. El precio de la gasolina empleado para cuantificar los ahorros es el valor al que se hacen las importaciones de gasolina provenientes de la Costa del Golfo de acuerdo a la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios. El valor utilizado es de \$9.57 M.N.
- ii. La tasa de descuento para el análisis es del 3% anual, ya que se considera una tasa intermedia para descontar beneficios ambientales en el tiempo.
- iii. Para estimar los beneficios de las emisiones evitadas de bióxido de carbono se utilizó el costo social de la tonelada de bióxido de carbono que el Gobierno de Estados Unidos (IWGSCC, 2010) utiliza para cuantificar los beneficios ambientales de reducción en emisiones de CO₂.
- iv. El tipo de cambio utilizado para todo el análisis es de \$12.83 M.N por dólar. Obtenido del Banco de México al mes de abril del 2012.

La suma de los beneficios señalados anteriormente brinda un total \$578,123 millones de pesos.

Por su parte, cabe destacar que la COFEMER recibió el día 18 de julio de 2012 comentarios por parte de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), en los que se presentan valoraciones distintas a las de la SEMARNAT respecto de los costos y beneficios que su implementación generará. En ese sentido, se observa que la AMIA tomó en consideración para su análisis lo siguiente:

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



1. Un precio de gasolina de \$10.27 pesos por litro el cual se incrementa conforme a lo publicado en el DOF, es decir un incremento anual de 8% en 2013 y 8% en 2014.
2. Una estimación para las ventas de un millón de vehículos para 2012, con incrementos anuales del 3.5% durante el periodo de análisis considerado.
3. Un rendimiento un rendimiento de combustible base inicial de 12.96 km/l, correspondiente al promedio de la flota vendida en México el año 2011.

De esta forma, la AMIA realizó como primer paso un análisis de ahorro de combustible por vehículo para lo cual inicio realizando un pronóstico de ventas, tomando como base las ventas de 2012 y considerando un incremento de 3.5% anual.

Derivado de lo anterior, cuantificó los kilómetros recorridos, para después calcular el consumo en litros por kilometro recorrido mediante las siguientes formulas.

$$Km \text{ recorridos totales} = \text{ventas por año} * 9529 \text{ km}$$

$$\text{Consumo en litros} = \frac{km \text{ recorridos totales}}{\text{rendimiento de combustible por año}}$$

Adicionalmente, la Dependencia realizó una estimación del rendimiento de combustible con y sin la aplicación de la propuesta regulatoria. Cabe destacar, que a decir de la AMIA, el análisis del rendimiento de combustible sin norma corresponde a la tendencia de mejora en el rendimiento por esfuerzos e inversiones en tecnología de la industria sin norma obligatoria.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rendimiento de combustible por año <u>con</u> <u>norma</u> (km/l) ²	13.4	13.9	14.4	14.9	14.9	14.9	14.9
Rendimiento sin norma ³	13.3	13.6	13.9	14.2	14.4	14.7	14.8

² Corresponde a trazar una tendencia lineal entre el rendimiento base inicial de 12.96 km/l y el rendimiento que SEMARNAT ha estimado con la norma de 14.9 km/l para el año 2016.

³ La tasa de crecimiento anual para el rendimiento de combustible sin norma no es lineal.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

AÑO	KILOMETROS RECORRIDOS POR AÑO	CONSUMO TOTAL ANUAL DE COMBUSTIBLE SIN NORMA (lit)	CONSUMO TOTAL ANUAL DE COMBUSTIBLE CON NORMA (lit)
2013	9,862,753,846	743,396,461	734,933,215
2014	10,207,950,231	752,116,654	734,586,443
2015	10,565,228,489	761,311,234	734,239,834
2016	10,935,011,486	771,750,369	733,893,388
2017	11,317,736,888	783,868,138	759,579,657
2018	11,713,857,679	799,313,815	786,164,945
2019	12,123,842,698	816,673,049	813,680,718

Cabe destacar que el análisis presentado por la AMIA tiene como horizonte el 2019, ya que a decir de la Asociación de 2020 en adelante la norma pierde su efectividad, en razón de que el consumo de combustible con norma excede al consumo de combustible sin norma.

Para realizar la estimación del ahorro anual de combustible se tomó la reducción en el consumo de combustible derivada de la mejora porcentual, asimismo se calculó el ahorro acumulado de combustible mediante las siguientes fórmulas:

$$\text{Ahorro anual de combustible} = \text{consumo de combustible} \times (1+i)$$

$$\text{Ahorro acumulado} = \text{ahorro anual}_{\text{año } x} + \text{ahorro acumulado}_{\text{año } x-1}$$

Donde:

$$i = \frac{\text{objetivo}_{\text{año } x} - \text{objetivo}_{\text{año } x-1}}{\text{objetivo}_{\text{año } x-1}}$$

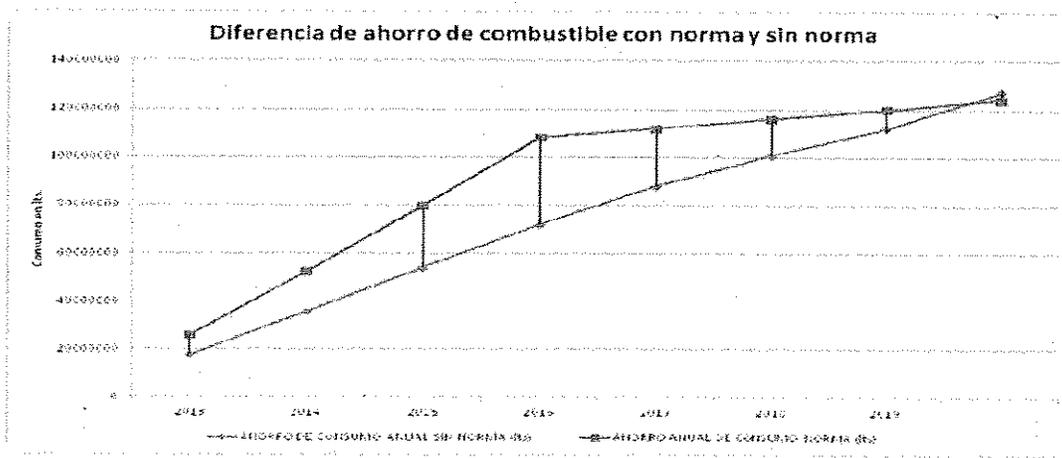
Derivado de lo anterior, calcularon el ahorro en pesos tomando en consideración el precio de la gasolina de \$10.27 pesos y sus incrementos anuales. Finalmente, dicha Asociación calculó los ahorros netos que se derivarán de la presente propuesta, es decir, calculó la diferencia entre el ahorro con la aplicación y sin la aplicación de la propuesta regulatoria. Derivado de lo anterior, obtuvo como resultado lo siguiente:

Ahorro neto	Ahorro en pesos
Ahorro de combustible neto	\$ 41,699,594,412 pesos
Valor presente del ahorro de combustible neto por vehículo	\$5178.99 pesos



Como segundo paso, la AMIA realizó el cálculo del ahorro en pesos por las emisiones evitadas de CO₂, las cuales se derivaron del consumo de combustible (sin norma y con norma) utilizando las fórmulas de conversión presentadas por SEMARNAT en numeral 1.2. Como resultado de esta estimación la AMIA obtuvo un valor presente neto de las emisiones evitadas por vehículo de \$245 pesos.

Asimismo, la AMIA argumenta que el análisis presentado por la SEMARNAT no contempla los esfuerzos e inversiones realizadas y proyectadas por la industria ya que actualmente se cuenta con un rendimiento mayor al presentado en 2008. Derivado de lo anterior, la Asociación refiere que el análisis debería basarse en el área entre el consumo con y sin norma, es decir el área entre las curvas que se observa en la siguiente gráfica.



Adicionalmente, la AMIA señala que la línea base tecnológica de Estados Unidos no es similar a la de México por lo que al utilizarla en el análisis subestima el costo de incorporar los paquetes tecnológicos a la flota mexicana. A manera de ejemplo señala que BMW no comercializa vehículos a diesel en el país mientras que la SEMARNAT señala que el porcentaje de ventas es de 11%.

Asimismo, la Asociación señala que la relación entre el costo adicional de incorporar paquetes tecnológicos y la mejora en el rendimiento de combustible debe ser una relación cuadrática que implica que el costo marginal de mejorar el rendimiento de combustible es creciente.

En este sentido, la AMIA señala que utilizando la línea base tecnológica de la flota mexicana y funciones cuadráticas, el impacto en el precio de los vehículos por la incorporación de los paquetes tecnológicos es de \$27,610 pesos e incorporando el efecto rebote calculado por la SEMARNAT en la MIR, da como resultado un costo total de \$30,413 pesos por vehículo.

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Al respecto, esta Comisión plantea los siguientes comentarios respecto del análisis costo - beneficio referido:

- La COFEMER considera necesario que se proporcione mayor información respecto a la metodología utilizada para obtener los costos el derivado del incremento en el precio del vehículo como resultado de la adopción de nuevas tecnologías para mejorar el rendimiento de combustible del vehículo. Lo anterior, en virtud de que esta Comisión estima que el precio en dólares por un incremento promedio en rendimiento de 26% para el vehículo promedio de la flota vehicular podría ascender a \$1,077.18 dólares. Además, se sugiere analizar la conveniencia de realizar el análisis basado en una relación lineal entre el rendimiento de combustible y el aumento de precio derivado de la incorporación de nuevas tecnologías.
- Asimismo, esta Comisión observa que la SEMARNAT tomó como rendimiento inicial el rendimiento promedio de la flota nueva total de 2008 (11.8 km/l). En este sentido, la industria automotriz estima un rendimiento de combustible de 12.96 km/l para 2011, por lo anterior, la COFEMER sugiere a la Dependencia analizar la pertinencia de realizar sus estimaciones basándose en datos más recientes.
- Se observa que para el cálculo de los costos de la implementación de los requerimientos de la presente propuesta regulatoria se utilizó como flota de referencia la de Estados Unidos, por lo que el análisis incluye ajustes para poder realizar las comparaciones entre ambas flotas. No obstante lo anterior, esta Comisión considera pertinente realizar un análisis específico para la flota mexicana, en razón de que las condiciones de los vehículos pudieran presentar grandes diferencias, considerando que esta información pueda estar disponible para realizar tales estimaciones.
- Asimismo, se sugiere la conveniencia de incluir en el análisis las inversiones realizadas por la industria como parte del proceso natural de incorporación de nuevas tecnologías, sin la regulación propuesta vigente.
- Además, se sugiere que se proporcione la estimación de la tasa de incorporación de vehículos ligeros con la nueva tecnología y la tasa de desincorporación de vehículos ligeros con tecnologías vigentes.
- Adicionalmente, se solicita a la Dependencia brindar mayor información respecto la metodología bajo la cual se estimó el costo derivado de un mayor uso del vehículo.
- Asimismo, se sugiere a la Dependencia realizar dichas estimaciones tomando como supuesto un parque vehicular dinámico y las posibles modificaciones en la composición de las ventas que la industria podría tener como resultado de la aplicación del anteproyecto. Al respecto, se observa que la industria automotriz espera ventas anuales estimadas en un millón de vehículos para 2012, con incrementos anuales de 3.5%.

- Página 18 de 20 -

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

- Esta Comisión solicita a la Dependencia brindar mayor información respecto a la metodología para obtener los ahorros de gasolina.
- Se sugiere a la SEMARNAT que analice la conveniencia de realizar una proyección de los ahorros de combustible utilizando un precio de la gasolina fijo, toda vez que en el mercado mundial el precio presenta gran variabilidad y en México la política en el precio de la gasolina no refleja las condiciones de los mercados.
- Asimismo, se solicita que se justifique el uso del costo social de la tonelada de CO2 que utiliza el gobierno de Estados Unidos para la cuantificación de los beneficios ambientales; lo anterior, en razón de que este costo podría no ser comparable con el costo social de la tonelada de CO2 en México, en razón de que las condiciones económicas, atmosféricas, sociales, en infraestructura, ente otras, presentan diferencias.
- Adicionalmente, si se utilizan estimaciones en dólares se sugiere actualizar el análisis en función del tipo de cambio vigente.

Asimismo, es de señalar que se identificaron costos adicionales derivados de la nueva regulación que pudieran afectar a los particulares, los cuales de manera enunciativa más no limitativa se señalan a continuación:

- El costo asociado de requerir que las pruebas de verificación para los vehículos se realicen de acuerdo con el método de prueba que señala la norma mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI.
- El costo derivado de la adecuación de las instalaciones por parte de los centros y unidades de verificación para cumplir con las obligaciones y especificaciones técnicas en el proceso de verificación.
- El costo asociado por algunos efectos indirectos derivados de la implementación de la medida regulatoria, tales como mayor uso del automóvil (mayor congestión, mayor ruido, mayores accidentes, mayor depreciación infraestructura, etc.) y los efectos colaterales sobre las ventas de los autos (cambios en la composición de la demanda, sustitución vehicular por transporte público y/o vehículos importados y/o vehículos seminuevos, efectos en las exportaciones, etc.).
- El efecto en la demanda de coches nuevos derivado del aumento de precio, así como, las consecuencias que este incremento tendrá en la demanda de otro tipo de autos, tales como autos usados o autos importados de antigüedad.
- Los costos asociados al incremento de los requisitos previstos en el trámite PROFEPA-03-005.

2

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Aunado lo anterior, es importante que se identifiquen los costos y beneficios relacionados con las acciones regulatorias descritas en la Pregunta 9 del presente oficio.

Como parte de dichos análisis, también se considera conveniente que se incluya una evaluación del nivel de riesgo que se presentaría sin la emisión de la propuesta regulatoria, y que ésta se compare con el nivel de riesgo esperado con la aplicación de la regulación, a fin de que no se afecte innecesariamente el acceso a los mercados, ni que se restrinja indebidamente la actividad económica.

También sería deseable que se evaluara el grado de importancia de estos efectos y su duración (temporal o permanente).

En virtud de lo anterior, y considerando el análisis arriba señalado se solicita a dicha Dependencia analizar las citadas estimaciones a fin de determinar con toda precisión los costos y beneficios que significará la propuesta regulatoria en comento y, en su caso, efectuar los ajustes que resulten necesarios al análisis costo-beneficio presentado a esta Comisión a fin de estar en la posibilidad de determinar el impacto final del anteproyecto.

Por todo lo expresado con antelación, la COFEMER queda en espera de que la SEMARNAT realice las ampliaciones y correcciones solicitadas a la MIR y al anteproyecto de referencia, para los efectos a los que se refiere el artículo 69-I ó 69-J de la LFPA, según corresponda.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I; 9, fracción IX y último párrafo; y 10, fracción V, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como el artículo primero, fracción I del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente
El Coordinador General

LIC. JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ