

SE  
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



# ACUSE



Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial

Of. No. COFEME/14/4484

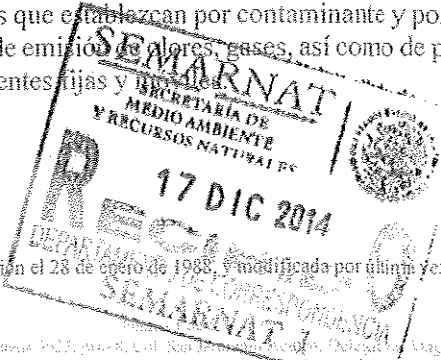
**Asunto:** Solicitud de ampliaciones y correcciones a la manifestación de impacto regulatorio del anteproyecto denominado "Proyecto de modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores".

México, D. F., a 16 de diciembre de 2014

**ING. CUAUHTÉMOC OCHOA FERNÁNDEZ,**  
Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental  
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado Proyecto de modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006 que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, y a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y recibidos por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el día 2 de diciembre de 2014, a través del portal de la MIR<sup>1</sup>.

Sobre el particular, la COFEMER resuelve que el anteproyecto en comento se sitúa en el supuesto señalado en los artículos 3, fracción II, y 4 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR) (i.e. las dependencias y organismos descentralizados podrán emitir o promover la emisión o formalización de regulación cuando demuestren que con la emisión de la misma cumplen con una obligación establecida en la ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal). Lo anterior, en virtud que el artículo III, fracción III, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente<sup>2</sup> faculta a la SEMARNAT a emitir normas oficiales mexicanas que establezcan por contaminante y por fuente de contaminación, los niveles máximos permisibles de emisión de gases, así como de partículas sólidas y líquidas a la atmósfera provenientes de fuentes fijas y móviles.



<sup>1</sup> www.cofemermir.gob.mx

<sup>2</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988, y modificada por última vez el 16 de enero de 2014.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial

Por otra parte, con fundamento en los artículos 3, fracción V, y 4 del ACR, le informo que a fin de estar en posibilidad de determinar si el anteproyecto de referencia se ubica en el supuesto de excepción 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), será necesario que dicha Dependencia proporcione la información detallada en el apartado *Sección III. Impacto de la Regulación* del presente escrito, a efecto de realizar un adecuado análisis costo - beneficio.

En virtud de lo anterior, 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, con fundamento en 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 III. Impacto de la regulación.*

#### *1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.*

De conformidad con la información plasmada en la MIR recibida el día 2 de diciembre de 2014, la SEMARNAT advirtió que, tras la formalización del anteproyecto, no será necesario crear, ni modificar trámites. Por su parte, esta Comisión observa que el numeral 6.2 de la propuesta regulatoria, prevé que los fabricantes e importadores de motores nuevos que usen diesel como combustible, así como los que se utilizarán en vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, deberán de obtener de la autoridad el "Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental".

Al respecto, esta COFEMER advierte que si bien dicho trámite se encuentra previsto en Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de octubre de 2006, con la emisión del anteproyecto se modificarán los requisitos que los particulares presentarán ante la autoridad, en específico, lo relativo a los documentos que contendrán las especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los automóviles. Lo anterior, ya que los mismos deberán contener las características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD), los requisitos del sistema OBD bajo el programa europeo UN/CEPE o bajo el programa estadounidense EPA, las características técnicas para el Sistema de Control de NOx, y especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento.

Asimismo, se observa que en el Registro Federal de Trámites (RFTS), a cargo de esta Comisión, ni en el portal de Internet del Sistema del Catálogo Nacional de Trámites y Servicios del Estado (CNTSE)<sup>3</sup>, se cuenta con algún trámite para obtener el "Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental", por lo que se le sugiere a esa Secretaría valorar la pertinencia de modificar el trámite PROFEPA-02-001, a fin de prever dentro de este, la opción para solicitar el certificado antes aludido o, en su caso, la creación del trámite Solicitud de Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, mismo que deberá ser insertado en el RFTS, tras la entrada en vigor de la disposición en comento.

<sup>3</sup> [www.gob.mx/cntse-fts](http://www.gob.mx/cntse-fts)

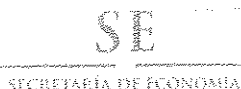


En este sentido, es necesario que esa Dependencia proporcione en la MIR la información correspondiente a la identificación y justificación del "Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental"; señalando el tipo (obligación, servicio o conservación) de esta, el medio de presentación, vigencia, plazo de prevención y resolución, así como figura ficta aplicable.

## 2. Disposiciones y/o Obligaciones.

Respecto del presente apartado, derivado de la revisión efectuada sobre la MIR correspondiente al anteproyecto, se observa que la SEMARNAT proporcionó información sobre diversas disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias, conforme a lo siguiente:

- Numerales 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.12, 4.13, 4.14.1, 4.14.2, 4.15, 4.16, 4.17, 4.18, 4.19, 4.22 y 4.23: "Se actualizaron y adicionaron aquellas definiciones que eran necesarias para el entendimiento de ciertos términos usados en la norma. Por otro lado, se eliminaron aquellos términos que ya no resultaban aplicables al instrumento normativo".
- Numerales 5.1 y 5.2: "La propuesta incluye continuar con los límites máximos permisibles de gases contaminantes, establecidos en el estándar B de la norma vigente, mismos que en la propuesta corresponderán al estándar A (Tablas 1 y 2); mientras que para el nuevo estándar B (tablas 1, 2, 3 y 4) se proponen nuevos los límites máximos permisibles. Para el estándar B, se incluye el periodo de vida útil (expresado en años y kilómetros), que deberá cumplir dicho estándar".
- Numerales 5.2.2 y 5.2.3: "Los artículos establecen las especificaciones para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg que opten por realizar una prueba de dinamómetro de chasis. En este caso, se establecen límites máximos permisibles para el estándar 3B (Tabla 3) y su correspondiente periodo de vida útil, como alternativa para cumplir con el estándar 1B".
- Numeral 5.2.5 y 5.2.6: "Los artículos establecen las especificaciones para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor a 2,840 kg, que opten por realizar una prueba de dinamómetro de chasis. En este caso, se establecen límites máximos permisibles para el estándar 4B (Tabla 4) y su correspondiente periodo de vida útil, como alternativa para cumplir con el estándar 2B".
- Numeral 5.3: "El numeral establece las restricciones para que las emisiones del cárter puedan ser liberadas a la atmósfera. Dichas emisiones pueden ser cuantificadas en los gases de combustión durante las pruebas de certificación, o bien, éstas pueden ser conducidas al escape en un punto corriente arriba de cualquier dispositivo de post-tratamiento del gas del escape".
- Numerales 5.4 y 5.5: "La propuesta establece como requisito que los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motor que cumplan con el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, deben contar con un sistema de diagnóstico a bordo (OBD) y en el caso de que requieran un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir



Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial

*con dicho estándar, deberán contar con un sistema que garantice el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx*".

- Artículo Tercero Transitorio: *"La entrada en vigor del estándar B, contenido en las Tablas 1, 2, 3, y 4, quedará sujeto a disponibilidad de diésel de ultrabajo contenido de azufre en el territorio nacional. En el caso de que no exista la disponibilidad del combustible, la Secretaría modificará la entrada en vigor del estándar por doce meses, de acuerdo a lo establecido por la Ley Federal de Metrología y Normalización"*.
- Artículo Cuarto Transitorio: *"La propuesta incluye un periodo de 3 meses adicionales para que se comercialicen los vehículos que fueron producidos durante la vigencia del estándar A"*.
- Artículo Quinto Transitorio: *"Se establece que todos aquellos certificados que hayan sido expedidos para el estándar B de la NOM-044-SEMARNAT-2006, seguirán vigentes hasta la entrada en vigor del estándar A, de la propuesta que nos ocupa"*.
- Apéndice A: *"El apéndice presenta una tabla de equivalencias en gramos por milla (gr/mi) del estándar 3B incluido en la Tabla 3, debido a que los certificados de conformidad presentan este tipo de unidades"*.
- Apéndices B y C: *"Los apéndices contienen una descripción de las características técnicas del sistema de diagnóstico a bordo (OBD) y para el control de emisiones de NOx"*.
- Apéndice D: *"Establece las especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento"*.

Al respecto, esta Comisión advierte que en la información proporcionada por esa Secretarías no se consideraron los numerales 4.8, 4.10, 4.11, 4.24 y 4.25 de la propuesta regulatoria, por lo que se solicita a la SEMARNAT brindar la justificación correspondiente.

Por otra parte, en opinión de este órgano desconcentrado, los argumentos vertidos por la SEMARNAT en el apartado correspondiente de la MIR son, en su mayoría, de carácter general y descriptivo; sin embargo, es necesario que se proporcione información que justifique de manera más precisa la necesidad y conveniencia de incorporar esas acciones regulatorias, así como las razones técnicas por las que se tiene la certeza de que las acciones previstas en el anteproyecto podrán reducir los niveles de contaminación atmosférica.

Al respecto, cabe señalar que será necesario que esa Dependencia proporcione la información con la que se demuestre que la implementación de las acciones regulatorias antes descritas han sido formuladas bajo fundamentos técnicos y evidencia científica internacional en la materia, y se proporcione información con la que se evidencie que su implementación coadyuvará a la consecución de los objetivos planteados por el anteproyecto.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial

### 3. Beneficios y Costos.

A propósito del análisis costo-beneficio del anteproyecto de mérito, la SEMARNAT señaló en la MIR que la propuesta regulatoria generará beneficios por un monto de 135 mil millones de dólares, derivado de la disminución de muertes prematuras por la contaminación del aire, asociada a las emisiones de los vehículos, y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

En relación a los costos, esa Secretaría manifestó en la MIR que los mismos ascienden a \$12 mil millones de dólares para el periodo de 2018 a 2037, por concepto de las tecnologías que se utilizarían en los vehículos nuevos para cumplir con los límites máximos permisibles de emisiones, los asociados con el suministro de solución acuosa de urea y del diesel de ultrabajo contenido de azufre.

Sin perjuicio de lo anterior, a efecto de poder contar con un análisis más robusto respecto del impacto de la regulación, y particularmente en lo concerniente al presente apartado, esta COFEMER solicita a esa Secretaría brindar información respecto de los supuestos, metodologías y procedimientos utilizados en dicho análisis.

Aunado a lo anterior, se solicita a dicha Secretaría estimar si, como resultado de la emisión de la propuesta regulatoria pudiera observarse una variación en los precios, o en el nivel de oferta, de automóviles con motores nuevos que usen diesel como combustible con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos

En consecuencia, esta COFEMER queda en espera de que la SEMARNAT realice las ampliaciones y correcciones solicitadas a la MIR para los efectos previstos en los artículos 69-I y 69-J de la LFPA.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I, y 10, fracción V, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.

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

Atentamente  
El Coordinador General

JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ

ALUB/CFP