



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 124

CLAA_GJN_VRP_124.22

Ciudad de México, a 23 de agosto de 2022.

**Asunto: Publicación del Diario Oficial
de la Federación del 23 de agosto de 2022.**

El 23 de agosto de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la siguiente información relevante:

SECRETARIA DE ECONOMIA

ACUERDO por el que se da a conocer la tasa aplicable del impuesto general de importación para las mercancías originarias de los países que forman la región de la Alianza del Pacífico.

El Artículo Primero dispone que conforme a lo dispuesto en el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito en Cartagena de Indias, D.T. y C., República de Colombia el 10 de febrero de 2014, la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, independientemente de su clasificación en la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, **estará exenta del pago de arancel, salvo aquellas mercancías en que se indique lo contrario en el propio Acuerdo.**

El Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor.

Se abroga el Acuerdo por el que se da a conocer la tasa aplicable del Impuesto General de Importación para las mercancías originarias de los países que forman la región de la Alianza del Pacífico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2020.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 124

CLAA_GJN_VRP_124.22

ACUERDO por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 2 de Apertura de Mercados a favor de la República del Ecuador.

En términos del artículo Primero, indica que los Estados Unidos Mexicanos otorgarán a la República del Ecuador **la exención del pago de los aranceles de importación**, de conformidad con la TABLA DE LOS PRODUCTOS INCLUIDOS EN LA NÓMINA DE APERTURA DE MERCADOS EN FAVOR DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, EN EL ACUERDO REGIONAL NO. 2 DE APERTURA DE MERCADOS EN FAVOR DE ECUADOR, QUE ESTAN EXENTOS DEL PAGO DE LOS ARANCELES DE IMPORTACIÓN DE LA TARIFA DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN, que el mismo Acuerdo señala.

El Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor.

Se abroga el Acuerdo por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 2 de Apertura de Mercados a favor de la República del Ecuador, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2020.

ACUERDO por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las áreas Cultural, Educacional y Científica.

Conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica, la importación de las mercancías originarias y procedentes de los países miembros de la ALADI, **comprendidas en las fracciones arancelarias en la tabla del punto primero del Acuerdo, estará exenta del pago de impuestos a la importación** que prevé la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 124

CLAA_GJN_VRP_124.22

El Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor.

Se abroga el Acuerdo por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educativa y Científica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2020.

ORDEN del Panel Binacional que confirma el Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora en el caso MEX-USA-2015-1904-01 Revisión de la Resolución Final de la investigación antidumping sobre las importaciones de sulfato de amonio, originarias de los Estados Unidos de América y de la República Popular China, independientemente del país de procedencia.

La mercancía en cuestión se clasifica en la fracción arancelaria 3102.21.01 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación; asimismo la decisión del Panel Binacional consiste en:

- Confirma el Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora; y
- En virtud de que esta Decisión del Panel Binacional constituye el último acto en el procedimiento de revisión, ordena a la Sección Mexicana del Secretariado de los Tratados Comerciales expedir un Aviso de Acción Final del Panel al decimoprimer día siguiente a esta Decisión.

Lo anterior, se hace de su conocimiento con la finalidad de que la información brindada sea de utilidad en sus actividades.

Atentamente

Gerencia Jurídica Normativa

juridico@claa.org.mx

Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, A.C.

SECRETARIA DE ECONOMIA

ACUERDO por el que se da a conocer la tasa aplicable del impuesto general de importación para las mercancías originarias de los países que forman la región de la Alianza del Pacífico.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 34, fracción XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracción X de la Ley de Comercio Exterior; 5, fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el 17 de julio de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Promulgatorio del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito en Paranal, Antofagasta, República de Chile, el seis de junio de dos mil doce, mediante el cual la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú constituyen la Alianza del Pacífico como un área de integración regional.

Que el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito en Cartagena de Indias, D.T. y C., República de Colombia el 10 de febrero de 2014 (Protocolo Adicional), fue aprobado por el Senado de la República el 14 de diciembre de 2015, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de enero de 2016.

Que el Protocolo Adicional establece las tasas arancelarias preferenciales para la importación de mercancías originarias de la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, de conformidad con su Lista de Eliminación Arancelaria establecida en el Anexo 3.4, respectivamente, así como reglas de origen y otros mecanismos específicos para definir tales mercancías.

Que el 1 de mayo de 2016 entró en vigor el Protocolo Adicional para el comercio entre la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, respectivamente, conforme a lo previsto en el Artículo 19.3 del mismo.

Que las tasas arancelarias preferenciales establecidas en el Protocolo Adicional, no eximen de las restricciones ni liberan del cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, de los requisitos previos de importación establecidos por la Secretaría de Economía o cualquier otra dependencia en el ámbito de sus facultades, de los requisitos de Normas Oficiales Mexicanas o para tramitar el despacho aduanero de mercancías, entre otras, siempre que estén de conformidad con los compromisos internacionales adquiridos por los Estados Unidos Mexicanos.

Que el 28 de junio de 2019 la Organización Mundial de Aduanas adoptó la Séptima Enmienda al Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, con el fin de actualizarlo tomando en consideración los avances tecnológicos y patrones del comercio internacional actual, reconociendo los nuevos flujos de mercancías y las cuestiones ambientales y sociales de interés mundial.

Que el 7 de junio de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Decreto), en virtud del cual, se establece la Tarifa con los aranceles aplicables a la importación y exportación de mercancías en el territorio nacional y se adoptan las modificaciones de la Séptima Enmienda antes señalada.

Que de conformidad con el Transitorio Primero del Decreto, este entrará en vigor a los diez días hábiles siguientes a aquél en el que el Servicio de Administración Tributaria, mediante disposiciones de carácter general, determine que los sistemas utilizados en las operaciones de comercio exterior se encuentran listos para operar conforme a la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, lo cual deberá suceder dentro de los 180 días siguientes a su publicación.

Que en razón de lo anterior, y siendo necesario dar a conocer a los operadores y autoridades aduaneras las condiciones arancelarias y los mecanismos que regirán la importación de las mercancías originarias de la República de Colombia, la República de Chile y la República del Perú a partir de la entrada en vigor del Decreto, se expide el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA TASA APLICABLE DEL IMPUESTO GENERAL DE IMPORTACIÓN PARA LAS MERCANCÍAS ORIGINARIAS DE LOS PAÍSES QUE FORMAN LA REGIÓN DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

Primero.- Conforme a lo dispuesto en el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito en Cartagena de Indias, D.T. y C., República de Colombia el 10 de febrero de 2014, la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, independientemente de su clasificación en la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, estará exenta del pago de arancel, salvo aquellas mercancías en que se indique lo contrario en el presente Acuerdo.

Las tasas arancelarias preferenciales se expresan en términos *ad-valorem*, salvo que en la columna relativa a la tasa se establezca un arancel mixto, en términos de un arancel *ad-valorem* más un arancel específico, que se exprese en términos de dólares o centavos de dólar de los Estados Unidos de América por unidad de medida.

Segundo.- Para los efectos del presente Acuerdo se entiende por:

- I. **LIGIE:** La Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación;
- II. **Mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú:** Las mercancías que cumplan con lo establecido en el Capítulo 4 "Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen" del Protocolo Adicional, y
- III. **Protocolo Adicional:** El Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito en Cartagena de Indias, D.T. y C., República de Colombia el 10 de febrero de 2014.

Tercero.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, será el previsto en el artículo 1o. de la LIGIE, sin reducción alguna.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad
1701.12.05	De remolacha.	
1701.13.01	Azúcar de caña mencionado en la Nota 2 de subpartida de este Capítulo.	
1701.14.91	Los demás azúcares de caña.	
1701.91.04	Con adición de aromatizante o colorante.	
1701.99.99	Los demás.	
1702.11.01	Con un contenido de lactosa superior o igual al 99% en peso, expresado en lactosa anhidra, calculado sobre producto seco.	
1702.19.01	Lactosa.	
1702.19.99	Los demás.	
1702.30.01	Glucosa y jarabe de glucosa, sin fructosa o con un contenido de fructosa sobre producto seco, inferior al 20% en peso.	
1702.40.01	Glucosa.	
1702.40.99	Los demás.	
1702.50.01	Fructosa químicamente pura.	
1702.60.91	Las demás fructosas y jarabe de fructosa, con un contenido de fructosa sobre producto seco superior al 50% en peso, excepto el azúcar invertido.	
1702.90.01	Azúcar líquida refinada y azúcar invertido.	
1702.90.99	Los demás.	
1703.10.01	Melaza de caña.	
1703.90.99	Las demás.	
1806.10.01	Con un contenido de azúcar superior o igual al 90%, en peso.	
1901.20.02	Con un contenido de grasa butírica superior al 25%, en peso, sin acondicionar para la venta al por menor, excepto a base de harinas, almidones o fécula, de avena, maíz o trigo.	Con contenido de azúcar superior a 65%

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad
1901.20.99	Los demás.	Con contenido de azúcar superior a 65%.
2106.90.05	Jarabes aromatizados o con adición de colorantes.	
2207.10.01	Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico superior o igual al 80% vol.	
2207.20.01	Alcohol etílico y aguardiente desnaturalizados, de cualquier graduación.	
2208.90.01	Alcohol etílico.	

Cuarto.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2023.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo	
			2022 ^{1/}	A partir del año 2023
0201.10.01	En canales o medias canales.		4.0	0.0
0201.20.91	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar.		4.0	0.0
0201.30.01	Deshuesada.		4.0	0.0
0202.10.01	En canales o medias canales.		5.0	0.0
0202.20.91	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar.		5.0	0.0
0202.30.01	Deshuesada.		5.0	0.0
0207.14.02	Hígados.		1.0	0.0
0207.14.99	Los demás.		23.4	0.0
0306.11.01	Langostas (<i>Palinurus spp.</i> , <i>Panulirus spp.</i> , <i>Jasus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.12.01	Bogavantes (<i>Homarus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.31.01	Langostas (<i>Palinurus spp.</i> , <i>Panulirus spp.</i> , <i>Jasus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.32.01	Bogavantes (<i>Homarus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.35.99	Los demás.		2.0	0.0
0306.36.99	Los demás.		2.0	0.0
0306.91.01	Langostas (<i>Palinurus spp.</i> , <i>Panulirus spp.</i> , <i>Jasus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.92.01	Bogavantes (<i>Homarus spp.</i>).		2.0	0.0
0306.95.99	Los demás.		2.0	0.0

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo	
			2022 ^{1/}	A partir del año 2023
0401.10.02	Con un contenido de materias grasas inferior o igual al 1% en peso.		1.0	0.0
0401.20.02	Con un contenido de materias grasas superior al 1% pero inferior o igual al 6%, en peso.		1.0	0.0
0401.40.02	Con un contenido de materias grasas superior al 6% pero inferior o igual al 10%, en peso.		1.0	0.0
0401.50.02	Con un contenido de materias grasas superior al 10% en peso.		1.0	0.0
0402.29.99	Las demás.		2%+0.04 Dls por Kg de azúcar	0.0
0403.20.99	Los demás.		2.0	0.0
0405.10.02	Mantequilla (manteca).		2.0	0.0
0405.20.01	Pastas lácteas para untar.		2%+0.04 Dls por Kg de azúcar	0.0
0405.90.99	Las demás.		2.0	0.0
0706.10.01	Zanahorias y nabos.		1.0	0.0
0709.20.02	Espárragos.		1.0	0.0
0711.20.01	Aceitunas.		1.5	0.0
0712.90.99	Las demás.	Ajos deshidratados.	2.0	0.0
0801.11.01	Secos.		2.0	0.0
0801.12.01	Con la cáscara interna (endocarpio).		2.0	0.0
0801.19.99	Los demás.		2.0	0.0
0804.30.01	Piñas (ananás).		2.0	0.0
0805.10.01	Naranjas.		2.0	0.0
0805.40.01	Toronjas y pomelos.		2.0	0.0
1105.10.01	Harina, sémola y polvo.		1.5	0.0
1105.20.01	Copos, gránulos y "pellets".		1.5	0.0
1602.32.01	De aves de la especie <i>Gallus domesticus</i> .		2.0	0.0
2106.90.08	Con un contenido de sólidos lácteos superior al 10%, en peso.		1.5	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Quinto.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2025.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo			
			2022 ^{1/}	2023	2024	A partir del año 2025
0402.10.01	Leche en polvo o en pastillas.		15.8	10.5	5.3	0.0
0402.10.99	Las demás.		2.5% +0.09 Dls por Kg de azúcar	1.7% +0.06 Dls por Kg de azúcar	0.8%+0.03 Dls por Kg de azúcar	0.0
0402.21.01	Leche en polvo o en pastillas.		15.8	10.5	5.3	0.0
0402.21.99	Las demás.		2.5	1.7	0.8	0.0
0710.80.99	Las demás.	Espárragos, brócolis ("bróccoli") y coliflores.	3.8	2.5	1.3	0.0
0904.21.02	Secos, sin triturar ni pulverizar.		12.0	8.0	4.0	0.0
0904.22.02	Triturados o pulverizados.		12.0	8.0	4.0	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Sexto.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2026.

Fracción arancelaria	Descripción	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo				
		2022 ^{1/}	2023	2024	2025	A partir del año 2026
0406.10.01	Queso fresco (sin madurar), incluido el del lactosuero, y requesón.	38.5	28.8	19.2	9.6	0.0
0406.20.01	Queso de cualquier tipo, rallado o en polvo.	6.2	4.6	3.1	1.5	0.0
0406.30.02	Queso fundido, excepto el rallado o en polvo.	38.5	28.8	19.2	9.6	0.0
0406.40.01	Queso de pasta azul y demás quesos que presenten vetas producidas por <i>Penicillium roqueforti</i> .	6.2	4.6	3.1	1.5	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Séptimo.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2028.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo						
			2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	A partir del año 2028
0207.11.01	Sin trocear, frescos o refrigerados.		93.6	78.0	62.4	46.8	31.2	15.6	0.0
0207.12.01	Sin trocear, congelados.		93.6	78.0	62.4	46.8	31.2	15.6	0.0
0207.13.04	Trozos y despojos, frescos o refrigerados.		93.6	78.0	62.4	46.8	31.2	15.6	0.0
0306.16.01	Camarones, langostinos y demás decápodos <i>Natantia</i> , de agua fría (<i>Pandalus spp.</i> , <i>Crangon crangon</i>).		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
0306.17.91	Los demás camarones, langostinos y demás decápodos <i>Natantia</i> .		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
0709.60.03	Chile Habanero de la Península de Yucatán.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0
0709.60.04	Chile Yahualica.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0
0709.60.99	Los demás.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0
0711.90.99	Las demás.	Cebollas.	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.0
0806.20.01	Secas, incluidas las pasas.		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
0809.30.03	Duraznos (melocotones), incluidos los griñones y nectarinas.	Duraznos (melocotones).	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
0813.30.01	Manzanas.		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
0813.40.91	Las demás frutas u otros frutos.	Duraznos (melocotones), con hueso.	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
1006.40.02	Arroz del Estado de Morelos.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0
1006.40.99	Los demás.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0
1108.13.01	Fécula de papa (patata).		6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.0
2001.90.99	Los demás.	Pimientos (<i>Capsicum annum</i>).	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0
2401.20.03	Tabaco total o parcialmente desvenado o desnervado.	Tabaco rubio, Burley o Virginia.	18.0	15.0	12.0	9.0	6.0	3.0	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Octavo.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2030.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo								
			2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	A partir del año 2030
0701.90.99	Las demás.		115.3	100.9	86.5	72.1	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0710.10.01	Papas (patatas).		7.1	6.2	5.3	4.4	3.5	2.6	1.8	0.9	0.0
0711.90.99	Las demás.	Papas (patatas).	7.1	6.2	5.3	4.4	3.5	2.6	1.8	0.9	0.0
0712.90.99	Las demás.	Papas (patatas), incluso cortadas en trozos o en rodajas, pero sin otra preparación.	9.4	8.2	7.1	5.9	4.7	3.5	2.4	1.2	0.0
0713.33.99	Los demás.		58.9	51.5	44.2	36.8	29.4	22.1	14.7	7.4	0.0
0803.10.01	Plátanos "plantains".		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0803.90.99	Los demás.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0808.10.01	Manzanas.		9.4	8.2	7.1	5.9	4.7	3.5	2.4	1.2	0.0
0901.11.03	Café Veracruz.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.11.04	Café Chiapas.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.11.05	Café Pluma.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.11.99	Los demás.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.12.02	Café Veracruz.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.12.03	Café Chiapas.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.12.04	Café Pluma.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.12.99	Los demás.		20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
0901.90.99	Los demás.		72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
1212.93.01	Caña de azúcar.		17.0	14.9	12.7	10.6	8.5	6.4	4.3	2.2	0.0
2004.10.01	Papas (patatas).		9.4	8.2	7.1	5.9	4.7	3.5	2.4	1.2	0.0
2005.20.01	Papas (patatas).		9.4	8.2	7.1	5.9	4.7	3.5	2.4	1.2	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Noveno.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada, para la estacionalidad en el año respectivo.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	A partir del año 2028	Estacionalidad
0703.10.02	Cebollas y chalotes.		4.0	3.3	2.7	2.0	1.3	0.7	0.0	Únicamente durante el periodo de enero a junio de cada año.
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente durante el periodo de julio a diciembre de cada año.
0703.20.02	Ajos.		1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente durante el periodo de febrero a octubre de cada año
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente para los meses de enero, noviembre y diciembre de cada año.
0804.50.05	Mango Ataúlfo del Soconusco Chiapas.		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	Únicamente durante el periodo de marzo a octubre de cada año.
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente para los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre de cada año.
0804.50.99	Los demás.	Mangos.	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	Únicamente durante el periodo de marzo a octubre de cada año.
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente para los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre de cada año.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	A partir del año 2028	Estacionalidad
0806.10.01	Frescas.		11.3	7.5	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente del periodo del 15 de abril al 31 de mayo de cada año
			4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente para los meses de julio, agosto y septiembre de cada año.
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente para los meses de enero, febrero, marzo, junio, octubre, noviembre, diciembre y del 1 al 14 de abril de cada año

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Décimo.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, que correspondan a la "República de Colombia", será el arancel preferencial que a continuación se indica para cada una de ellas, ya sea para la totalidad de las mercancías incluidas en cada fracción o, si así se establece, únicamente para la modalidad de la mercancía indicada.

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo								
			2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	A partir del año 2030
0408.19.99	Las demás.		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
0408.91.02	Secos.		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
0408.99.02	Huevos de aves marinas guaneras.		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
0408.99.99	Los demás.		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
0710.80.01	Cebollas.		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	0.0	0.0
0712.20.01	Cebollas.		8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	0.0	0.0
0901.21.02	Café Veracruz.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.21.03	Café Chiapas.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.21.04	Café Pluma.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.21.99	Los demás.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.22.02	Café Veracruz.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.22.03	Café Chiapas.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.22.04	Café Pluma.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0
0901.22.99	Los demás.		65.0	65.0	65.0	65.0	52.0	39.0	26.0	13.0	0.0

Fracción arancelaria	Descripción	Modalidad	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo								
			2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	A partir del año 2030
1005.90.99	Los demás.	Palomero.	20.0	20.0	20.0	20.0	16.0	12.0	8.0	4.0	0.0
1005.90.99	Los demás.	Elotes.	10.0	10.0	10.0	10.0	8.0	6.0	4.0	2.0	0.0
1102.20.01	Harina de maíz.		15.0	15.0	15.0	15.0	12.0	9.0	6.0	3.0	0.0
1901.10.02	Preparaciones para la alimentación de lactantes o niños de corta edad, acondicionadas para la venta al por menor.		3.1	2.3	1.5	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2005.51.01	Desvainadas.		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2309.90.04	Mezclas, preparaciones o productos de origen orgánico para la alimentación de peces de ornato.		2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2309.90.99	Las demás.	Excepto: 1) preparados forrajeros azucarados, de pulpa de remolacha adicionada con melaza; 2) preparación estimulante a base de 2% como máximo de vitamina H; 3) preparación para la elaboración de alimentos balanceados, obtenida por reacción de sosa cáustica, ácido fosfórico y dolomita; 4) sustituto de leche para becerros a base de caseína, leche en polvo, grasa animal, lecitina de soya, vitaminas, minerales y antibióticos.	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Décimo Primero.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, que correspondan a la “República de Chile” y a la “República del Perú”, será el arancel preferencial que a continuación se indica y estará libre de arancel a partir del 1 de enero de 2030.

Fracción arancelaria	Descripción	Arancel del 1 de enero al 31 de diciembre del año respectivo								
		2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	A partir del año 2030
0901.21.02	Café Veracruz.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.21.03	Café Chiapas.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.21.04	Café Pluma.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.21.99	Los demás.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.22.02	Café Veracruz.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.22.03	Café Chiapas.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.22.04	Café Pluma.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0
0901.22.99	Los demás.	72.0	72.0	72.0	72.0	57.6	43.2	28.8	14.4	0.0

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Décimo Segundo.- El arancel aplicable a la importación de las mercancías originarias de la región conformada por la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, que correspondan a la “República de Chile” y a la “República del Perú”, será el arancel preferencial que a continuación se indica para la estacionalidad en el año respectivo.

Fracción arancelaria	Descripción	2022 ^{1/}	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Estacionalidad
0710.80.01	Cebollas.	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	Únicamente durante el periodo de enero a junio de cada año.
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente durante el periodo de julio a diciembre de cada año.
0712.20.01	Cebollas.	8.0	6.7	5.3	4.0	2.7	1.3	0.0	Únicamente durante el periodo de enero a junio de cada año.
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Únicamente durante el periodo de julio a diciembre de cada año.

^{1/} Aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2022.

Décimo Tercero.- Lo dispuesto en el presente Acuerdo no libera del cumplimiento de las medidas de regulación y restricción no arancelarias en términos de lo dispuesto en los tratados de libre comercio celebrados por los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Comercio Exterior, la Ley Aduanera y demás disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor, conforme a lo previsto en el Transitorio Primero del Decreto por el que se expide la misma.

SEGUNDO.- Se abroga el Acuerdo por el que se da a conocer la tasa aplicable del Impuesto General de Importación para las mercancías originarias de los países que forman la región de la Alianza del Pacífico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2020.

Ciudad de México, a 6 de julio de 2022.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 2 de Apertura de Mercados a favor de la República del Ecuador.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 34, fracción XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracción X de la Ley de Comercio Exterior; 5, fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el 28 de diciembre de 1980 el Senado de la República aprobó el Tratado de Montevideo 1980 (Tratado), cuyo Decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 1981, con objeto de dar continuidad al proceso de integración latinoamericano y establecer a largo plazo, en forma gradual y progresiva, un mercado común, para lo cual se instituyó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Que en el marco del Tratado, los Estados Unidos Mexicanos, la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Colombia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República del Paraguay, la República del Perú, la República Oriental del Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela suscribieron el 30 de abril de 1983, el Acuerdo Regional No. 2 de Apertura de Mercados en favor de Ecuador (Acuerdo Regional No. 2), al cual posteriormente se adhirieron la República de Cuba y la República de Panamá.

Que en el Acuerdo Regional No. 2, las Partes pactaron otorgar en forma unilateral, a la República del Ecuador, una Nómina de Apertura de Mercados, para la importación de productos con la eliminación de aranceles y de regulaciones no arancelarias, salvo las contempladas en el Artículo 50 del Tratado.

Que el 31 de mayo de 1993 los Estados Unidos Mexicanos negociaron la Nómina de Apertura de Mercados en favor de la República del Ecuador, en la que se otorgó para algunos productos la exención del pago de los aranceles de importación de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

Que el 28 de junio de 2019 la Organización Mundial de Aduanas adoptó la Séptima Enmienda al Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, con el fin de actualizarlo tomando en consideración los avances tecnológicos y patrones del comercio internacional actual, reconociendo los nuevos flujos de mercancías y las cuestiones ambientales y sociales de interés mundial.

Que el 7 de junio de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Decreto), en virtud del cual, se establece la Tarifa con los aranceles aplicables a la importación y exportación de mercancías en el territorio nacional y se adoptan las modificaciones de la Séptima Enmienda antes señalada.

Que de conformidad con el Transitorio Primero del Decreto, éste entrará en vigor a los diez días hábiles siguientes a aquél en el que el Servicio de Administración Tributaria, mediante disposiciones de carácter general, determine que los sistemas utilizados en las operaciones de comercio exterior se encuentran listos para operar conforme a la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, lo cual deberá suceder dentro de los 180 días siguientes a su publicación.

Que en razón de lo anterior, y siendo necesario dar a conocer a los operadores y autoridades aduaneras las preferencias arancelarias acordadas en el Acuerdo Regional No. 2, se expide el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS PREFERENCIAS ARANCELARIAS DEL ACUERDO REGIONAL No. 2 DE APERTURA DE MERCADOS A FAVOR DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Primero.- Los Estados Unidos Mexicanos otorgarán a la República del Ecuador la exención del pago de los aranceles de importación de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, de conformidad con la siguiente:

TABLA DE LOS PRODUCTOS INCLUIDOS EN LA NÓMINA DE APERTURA DE MERCADOS EN FAVOR DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, EN EL ACUERDO REGIONAL NO. 2 DE APERTURA DE

MERCADOS EN FAVOR DE ECUADOR, QUE ESTAN EXENTOS DEL PAGO DE LOS ARANCELES DE IMPORTACIÓN DE LA TARIFA DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
0303.33.01	Lenguados (<i>Solea spp.</i>).	
0303.41.01	Albacoras o atunes blancos (<i>Thunnus alalunga</i>).	
0303.42.01	Atunes de aleta amarilla (rabiles) (<i>Thunnus albacares</i>).	
0303.43.01	Listados (bonitos de vientre rayado) (<i>Katsuwonus pelamis</i>).	Bonito.
0303.44.01	Patudos o atunes ojo grande (<i>Thunnus obesus</i>).	Atunes.
0303.45.01	Atunes comunes o de aleta azul, del Atlántico y del Pacífico (<i>Thunnus thynnus</i> , <i>Thunnus orientalis</i>).	
0303.46.01	Atunes del sur (<i>Thunnus maccoyii</i>).	
0303.49.99	Los demás.	Atunes.
0303.53.01	Sardinias (<i>Sardina pilchardus</i> , <i>Sardinops spp.</i>), sardinelas (<i>Sardinella spp.</i>) y espadines (<i>Sprattus sprattus</i>).	Sardinias.
0303.63.01	Bacalaos (<i>Gadus morhua</i> , <i>Gadus ogac</i> , <i>Gadus macrocephalus</i>).	
0303.99.01	De Atunes (del género <i>Thunnus</i>), listados o bonitos de vientre rayado (<i>Euthynnus (Katsuwonus) pelamis</i>).	De atunes o de bonitos.
0303.99.99	Los demás.	De lenguados (<i>Solea spp.</i>), sardinias (<i>Sardina pilchardus</i> , <i>Sardinops spp.</i>) y bacalaos (<i>Gadus morhua</i> , <i>Gadus ogac</i> , <i>Gadus macrocephalus</i>).
0902.10.01	Té verde (sin fermentar) presentado en envases inmediatos con un contenido inferior o igual a 3 kg.	
0902.20.01	Té verde (sin fermentar) presentado de otra forma.	
0902.30.01	Té negro (fermentado) y té parcialmente fermentado, presentados en envases inmediatos con un contenido inferior o igual a 3 kg.	
0902.40.01	Té negro (fermentado) y té parcialmente fermentado, presentados de otra forma.	
1302.19.13	De piretro (pelitre).	Extracto.
1511.10.01	Aceite en bruto.	
1511.90.99	Los demás.	
1515.30.01	Aceite de ricino y sus fracciones.	En bruto.
		Refinado.
1516.20.01	Grasas y aceites, vegetales, y sus fracciones.	Grasas hidrogenadas de origen vegetal, excepto interesterificadas, reesterificadas o elaidinizadas, que no presenten el carácter de ceras.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
1517.90.99	Las demás.	Aceite de palma líquido en bruto, purificado o refinado, simplemente mezclado con otros aceites vegetales líquidos.
		Aceite de ricino líquido en bruto o refinado, simplemente mezclado con otros aceites vegetales líquidos.
1518.00.99	Los demás.	Aceite de palma líquido en bruto, purificado o refinado, simplemente mezclado con otros aceites vegetales líquidos.
		Aceite de ricino líquido en bruto o refinado, simplemente mezclado con otros aceites vegetales líquidos.
1704.10.01	Chicles y demás gomas de mascar, incluso recubiertos de azúcar.	
1704.90.99	Los demás.	Caramelos, confites y pastillas.
1806.90.99	Los demás.	Preparaciones para la alimentación infantil (sólo para diabéticos) de harina sémola almidón fécula o extracto de malta con un contenido de cacao superior o igual al 40% e inferior al 50% en peso calculado sobre una base totalmente desgrasada acondicionados para la venta al por menor.
1901.10.02	Preparaciones para la alimentación de lactantes o niños de corta edad, acondicionadas para la venta al por menor.	Sólo para diabéticos, excepto: harina lacteada y preparaciones con un contenido de sólidos lácteos superior al 10%, en peso.
2003.10.01	Hongos del género <i>Agaricus</i> .	
2003.90.99	Los demás.	
2007.91.01	De agrios (cítricos).	Jaleas y mermeladas.
2007.99.01	Compotas o mermeladas destinadas a diabéticos.	Mermeladas.
2007.99.02	Jaleas, destinadas a diabéticos.	
2007.99.99	Las demás.	Jaleas y mermeladas.
2008.91.01	Palmitos.	
2009.11.01	Congelado.	
2009.12.02	Sin congelar, de valor Brix inferior o igual a 20.	
2009.19.99	Los demás.	
2009.21.01	De valor Brix inferior o igual a 20.	
2009.29.99	Los demás.	
2009.41.02	De valor Brix inferior o igual a 20.	
2009.49.99	Los demás.	
2009.61.01	De valor Brix inferior o igual a 30.	Cuya densidad sea hasta 1.25 a temperatura de 15 grados centígrados.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
2009.69.99	Los demás.	Cuya densidad sea hasta 1.25 a temperatura de 15 grados centígrados.
2009.89.99	Los demás.	De duraznos cuya densidad sea hasta 1.25 a la temperatura de 15 grados centígrados.
		De pera.
2101.20.01	Extractos, esencias y concentrados de té o de yerba mate y preparaciones a base de estos extractos, esencias o concentrados o a base de té o de yerba mate.	Té soluble.
2102.10.99	Las demás.	Madres de cultivo.
2208.70.03	Licores.	Anís de 23 grados sin exceder de 55 grados centesimales Gay Lussac, a la temperatura de 15 grados centígrados.
2852.90.99	Los demás.	Piretroides sintéticos.
2905.44.01	D-glucitol (sorbitol).	
2916.20.05	Ácidos monocarboxílicos ciclánicos, ciclénicos o cicloterpénicos, sus anhídridos, halogenuros, peróxidos, peroxiácidos y sus derivados.	Piretroides sintéticos.
2918.21.99	Los demás.	Ácido salicílico.
2918.22.02	Ácido o-acetilsalicílico, sus sales y sus ésteres.	Ácido o-acetilsalicílico.
2925.19.99	Los demás.	Piretroides sintéticos.
2934.92.91	Los demás fentanilos y sus derivados.	Piretroides sintéticos.
2934.99.99	Los demás.	Piretroides sintéticos.
2937.22.99	Los demás.	Solasodina.
2939.79.99	Los demás.	Escopolamina.
3003.60.91	Los demás, que contengan los principios activos contra la malaria (paludismo) descritos en la Nota 2 de subpartida del presente Capítulo.	Que contengan vitaminas a base de complejo B.
3003.90.99	Los demás.	Que contengan vitaminas a base de complejo B.
3004.50.01	Medicamentos en tabletas de núcleos múltiples y desintegración retardada.	Que contengan vitaminas a base de complejo B.
3006.92.01	Desechos farmacéuticos.	De vitaminas a base de complejo B.
3203.00.03	Materias colorantes de origen vegetal o animal (incluidos los extractos tintóreos, excepto los negros de origen animal), aunque sean de constitución química definida; preparaciones a que se refiere la Nota 3 de este Capítulo a base de materias colorantes de origen vegetal o animal.	Bixina (achiote) y preparaciones a que se refiere la Nota 3 de este Capítulo, a base de dicha materia colorante.
3302.10.01	Extractos y concentrados de los tipos utilizados en la elaboración de bebidas que contengan alcohol, a base de sustancias odoríferas.	Concentrados aromáticos.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
3302.10.99	Los demás.	Concentrados aromáticos.
3302.90.99	Las demás.	Concentrados aromáticos.
3403.11.01	Preparaciones para el tratamiento de materias textiles, cueros y pieles, peletería u otras materias.	Curtientes sintéticos, para el tratamiento de materias textiles.
3808.59.01	Desinfectantes.	Excepto presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.59.99	Los demás.	Insecticidas a base de piretro, presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.61.01	Acondicionados en envases con un contenido en peso neto inferior o igual a 300 g.	Insecticidas a base de piretro, presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.62.01	Acondicionados en envases con un contenido en peso neto superior a 300 g pero inferior o igual a 7.5 kg.	Insecticidas a base de piretro, presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.69.99	Los demás.	Insecticidas a base de piretro, presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.91.99	Los demás.	Insecticidas a base de piretro, presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.94.01	Poli (dicloruro de oxietileno-(dimetilamonio)-etileno-(dimetilamonio)-etileno), en solución acuosa.	Excepto presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.94.02	Formulados a base de derivados de la isotiazolinona.	Excepto presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3808.94.99	Los demás.	Excepto presentados en formas o en envases para la venta al por menor o como artículos.
3811.21.07	Aditivos para aceites lubricantes cuando se presenten a granel, excepto lo comprendido en las fracciones arancelarias 3811.21.01, 3811.21.02, 3811.21.03, 3811.21.04, 3811.21.05 y 3811.21.06.	Depresores del punto de congelación.
3811.21.99	Los demás.	Depresores del punto de congelación.
3811.29.99	Los demás.	Depresores del punto de congelación.
3823.11.01	Ácido esteárico.	De palma.
3823.12.03	Ácido oleico.	De palma.
4409.10.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
4409.21.03	De bambú.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		Tablillas y frisos para parqués, sin ensamblar.
4409.22.01	De maderas tropicales.	Tablillas y frisos para parqués, sin ensamblar.
4409.29.99	Los demás.	Tablillas y frisos para parqués, sin ensamblar.
		Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4410.11.04	Tableros de partículas.	Excepto: en bruto o simplemente lijados, diferentes a molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos; recubiertos en la superficie con papel impregnado con melamina, diferentes a molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos; recubiertos en la superficie con placas u hojas decorativas estratificadas de plástico, diferentes a molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4410.12.02	Tableros llamados "oriented strand board" (OSB).	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4410.19.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4410.90.01	Aglomerados sin recubrir ni acabar.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4410.90.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.12.01	De densidad superior a 0.8 g/cm ³ , sin trabajo mecánico ni recubrimiento de superficie.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.12.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
4411.13.01	De densidad superior a 0.8 g/cm ³ , sin trabajo mecánico ni recubrimiento de superficie.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.13.99	Los demás.	Excepto: de densidad superior a 0.5 g/cm ³ , diferentes a molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos; de densidad inferior o igual a 0.5 g/cm ³ , sin trabajo mecánico ni recubrimiento de superficie, diferentes a molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.14.01	De densidad superior a 0.8 g/cm ³ , sin trabajo mecánico ni recubrimiento de superficie.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.14.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.92.02	De densidad superior a 0.8 g/cm ³ .	Sin trabajo mecánico ni recubrimiento de superficie.
		Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos, con trabajo mecánico o recubrimiento de superficie.
4411.93.04	De densidad superior a 0.5 g/cm ³ pero inferior o igual a 0.8 g/cm ³ .	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4411.94.04	De densidad inferior o igual a 0.5 g/cm ³ .	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4412.10.01	De bambú.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.31.01	Que tengan, por lo menos, una hoja externa de las maderas tropicales siguientes: Dark Red Meranti, Light Red Meranti, White Lauan, Sipo, Limba, Okumé, Obeché, Acajou d'Afrique, Sapelli, Mahogany, Palisandre de Para, Palisandre de Río y Palisandre de Rose.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.31.99	Las demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
4412.33.91	Las demás, con al menos una hoja externa de madera distinta de la de coníferas de la especie aliso (<i>Alnus</i> spp.), fresno (<i>Fraxinus</i> spp.), haya (<i>Fagus</i> spp.), abedul (<i>Betula</i> spp.), cerezo (<i>Prunus</i> spp.), castaño (<i>Castanea</i> spp.), el olmo (<i>Ulmus</i> spp.), eucalipto (<i>Ecucalyptus</i> spp.), nogal (<i>Carya</i> spp.), castaño de Indias (<i>Aesculus</i> spp.), lima (<i>Tilia</i> spp.), arce (<i>Acer</i> spp.), roble (<i>Quercus</i> spp.), plátano (<i>Plantanus</i> spp.), álamo y álamo temblón (<i>Populus</i> spp.), robinia (<i>Robinia</i> spp.), palo de rosa (<i>Liriodendron</i> spp.) o nogal (<i>Juglans</i> spp.).	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.34.91	Las demás, que tengan, por lo menos, una hoja externa de madera distinta de la de coníferas, no especificadas en la subpartida 4412.33.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.39.91	Las demás, con las dos hojas externas de madera de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.41.01	Que tenga, por lo menos, una hoja externa de maderas tropicales.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.42.91	Las demás, que tengan, por lo menos, una hoja externa de madera distinta de la de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.49.91	Las demás, con las dos hojas externas de madera de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.51.01	Que tengan, por lo menos, una hoja externa de maderas tropicales.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.52.91	Los demás, que tengan, por lo menos, una hoja externa de madera distinta de la de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
4412.59.91	Los demás, con las dos hojas externas de madera de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4412.91.01	Que tengan, por lo menos, una hoja externa de maderas tropicales.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.92.91	Las demás, que tengan, por lo menos, una hoja externa de madera distinta de la de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4412.99.91	Las demás, con las dos hojas externas de madera de coníferas.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
		De maderas finas, excepto cuando contengan hojas de pino.
4413.00.01	De corte rectangular o cilíndrico, cuya sección transversal sea inferior o igual a 5 cm y longitud superior a 25 cm sin exceder de 170 cm, de haya blanca.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4413.00.02	De "maple" (Acer spp.).	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4413.00.99	Los demás.	Molduras para muebles, marcos, decorados interiores, conducciones eléctricas y análogos.
4418.11.01	De maderas tropicales.	Ventanas y marcos.
4418.19.99	Los demás.	Ventanas y marcos.
4418.21.01	De maderas tropicales.	Puertas y marcos.
4418.29.99	Los demás.	Puertas y marcos.
4819.50.91	Los demás envases, incluidas las fundas para discos.	Envases para lácteos, jugos y otras formas similares.
5802.10.99	Los demás.	Toallas de algodón 100%.
6101.30.01	Con un contenido de lana o pelo fino superior o igual a 23% en peso.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6101.30.99	Los demás.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6102.30.01	Con un contenido de lana o pelo fino superior o igual a 23% en peso.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6102.30.99	Los demás.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6103.10.05	Trajes (ambos o ternos).	De fibras sintéticas, de punto no elástico y sin cauchutar.
		De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
6103.23.01	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6103.29.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6103.33.02	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6103.39.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6103.43.01	Con un contenido de lana o pelo fino superior o igual a 23% en peso.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6103.43.99	Los demás.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6103.49.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6104.13.02	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.19.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6104.23.01	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.29.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6104.33.02	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.39.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6104.43.02	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.44.02	De fibras artificiales.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.53.02	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.59.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6104.63.01	Con un contenido de lana o pelo fino superior o igual a 23% en peso.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.63.99	Los demás.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6104.69.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6105.10.02	De algodón.	
6106.20.01	Con un contenido de lana o pelo fino superior o igual a 23% en peso.	De punto no elástico y sin cauchutar, excepto camisas.
6106.20.99	Los demás.	De punto no elástico y sin cauchutar, excepto camisas.
6107.11.03	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6107.21.01	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
6107.91.01	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6108.19.91	De las demás materias textiles.	De algodón, de punto no elástico y sin cauchutar.
6108.21.03	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6108.31.03	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6108.91.02	De algodón.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6109.10.03	De algodón.	
6110.30.01	Construidos con 9 o menos puntadas por cada 2 cm, medidos en dirección horizontal, excepto los chalecos.	Jerseys (chandails), pullovers, monos (slip-overs) y chalecos, de punto no elástico y sin cauchutar.
6110.30.99	Los demás.	Jerseys (chandails), pullovers, monos (slip-overs) y chalecos, de punto no elástico y sin cauchutar.
6111.20.12	De algodón.	Ropa interior, de punto no elástico y sin cauchutar.
6111.30.07	De fibras sintéticas.	Prendas de vestir exteriores, de punto no elástico y sin cauchutar.
6111.90.91	De las demás materias textiles.	Prendas de vestir exteriores, de punto no elástico y sin cauchutar, de fibras artificiales, excepto de lana o pelo fino.
6112.12.01	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6112.19.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6112.20.02	Monos (overoles) y conjuntos de esquí.	De fibras sintéticas o artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6112.31.01	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6112.39.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6112.41.01	De fibras sintéticas.	De punto no elástico y sin cauchutar.
6112.49.91	De las demás materias textiles.	De fibras artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6113.00.02	Prendas de vestir confeccionadas con tejidos de punto de las partidas 59.03, 59.06 o 59.07.	Exteriores, de fibras sintéticas o artificiales, de punto no elástico y sin cauchutar.
6114.30.02	De fibras sintéticas o artificiales.	Exteriores, de punto no elástico y sin cauchutar.
6201.30.01	Con un contenido de plumón y plumas de ave acuática superior o igual al 15%, en peso, siempre que el contenido de plumón sea superior o igual al 35%, en peso; con un contenido del plumaje superior o igual al 10%, en peso.	
6201.30.99	Los demás.	

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
6202.30.01	Con un contenido de plumón y plumas de ave acuática superior o igual al 15%, en peso, siempre que el contenido de plumón sea superior o igual al 35%, en peso; con un contenido del plumaje superior o igual al 10%, en peso.	
6202.30.99	Los demás.	
6203.19.91	De las demás materias textiles.	De algodón.
6203.22.01	De algodón.	
6203.32.03	De algodón.	Incluso americanas.
6203.42.01	Con un contenido de plumón y plumas de ave acuática superior o igual al 15%, en peso, siempre que el contenido de plumón sea superior o igual al 35%, en peso; con un contenido del plumaje superior o igual al 10%, en peso.	
6203.42.02	Pantalones con peto y tirantes.	
6203.42.91	Los demás, para hombres.	
6203.42.92	Los demás, para niños.	
6204.12.01	De algodón.	
6204.22.01	De algodón.	
6204.32.03	De algodón.	
6204.42.01	Hechos totalmente a mano.	
6204.42.99	Los demás.	
6204.52.03	De algodón.	
6204.62.09	De algodón.	
6205.20.01	Hechas totalmente a mano.	
6205.20.91	Para hombres, excepto lo comprendido en la fracción arancelaria 6205.20.01.	
6205.20.92	Para niños, excepto lo comprendido en la fracción arancelaria 6205.20.01.	
6206.30.04	De algodón.	
6207.11.01	De algodón.	
6207.21.01	De algodón.	
6207.91.01	De algodón.	
6208.19.91	De las demás materias textiles.	
6208.21.01	De algodón.	
6208.91.01	De algodón.	
6210.10.01	Con productos de las partidas 56.02 o 56.03.	De algodón.
6210.40.91	Las demás prendas de vestir para hombres o niños.	De algodón.
6210.50.91	Las demás prendas de vestir para mujeres o niñas.	De algodón.
6211.11.01	Para hombres o niños.	De algodón.
6211.12.01	Para mujeres o niñas.	De algodón.
6211.20.02	Monos (overoles) y conjuntos de esquí.	De algodón.
6211.32.02	De algodón.	

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
6211.42.02	De algodón.	
6212.10.07	Sostenes (corpiños).	De algodón.
6212.20.01	Fajas y fajas braga (fajas bombacha).	De algodón.
6212.30.01	Fajas sostén (fajas corpiño).	De algodón.
6212.90.99	Los demás.	De algodón.
6214.90.91	De las demás materias textiles.	De algodón.
6502.00.01	Cascos para sombreros, trenzados o fabricados por unión de tiras de cualquier materia, sin ahornado ni perfilado del ala y sin guarnecer.	Excepto de palma y de juncos.
6504.00.01	Sombreros y demás tocados, trenzados o fabricados por unión de tiras de cualquier materia, incluso guarnecidos.	De paja toquilla.
6807.10.01	En rollos.	
6807.90.99	Las demás.	
6913.10.01	De porcelana.	
8201.40.01	Hachas, hocinos y herramientas similares con filo.	Machetes.
8207.50.07	Útiles de taladrar.	Brocas, mechas y escariadores.
8301.10.01	Candados.	
8301.30.01	Cerraduras de los tipos utilizados en muebles.	
8301.40.91	Las demás cerraduras; cerrojos.	De pomo.
8301.60.02	Partes.	Para candados, excepto marcos o monturas de aleación de magnesio, sin la cerradura.
8468.10.01	Sopletes manuales.	Para soldar y cortar.
8468.20.91	Las demás máquinas y aparatos de gas.	Para soldar y cortar.
8468.90.01	Partes.	Para máquinas y aparatos para soldar y cortar.
8535.10.01	Reconocibles para naves aéreas.	
8535.10.02	Cortacircuitos de fusibles de más de 46 kV.	
8535.10.03	Fusibles.	
8535.10.99	Los demás.	
8535.21.01	Para una tensión inferior a 72.5 kV.	
8535.29.99	Los demás.	
8535.30.07	Seccionadores e interruptores.	
8535.40.01	Pararrayos (apartarrayos) tipo distribución autovalvulares de 3 a 13 kV nominales, para sistemas con neutro a tierra hasta 37 kV.	
8535.40.99	Los demás.	
8535.90.08	Llaves magnéticas (arrancadores magnéticos), con potencia nominal hasta 200 C.P.	

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
8535.90.20	Llaves magnéticas (arrancadores magnéticos), con potencia nominal superior a 200 C.P.	
8535.90.99	Los demás.	Excepto conmutadores, con peso unitario no mayor a 2,750 kg.
8536.10.03	Fusibles de alta capacidad de ruptura, de 20,000 amperes eficaces o más y cualquier corriente nominal, hasta 600 voltios de tensión, inclusive; excepto los reconocibles para naves aéreas.	
8536.10.04	Cortacircuitos de fusible excepto los reconocibles para naves aéreas.	
8536.10.99	Los demás.	
8536.20.01	Reconocibles para naves aéreas.	
8536.20.02	Llaves disyuntoras, térmicas, reconocibles como diseñadas exclusivamente para radio o televisión.	
8536.20.99	Los demás.	
8536.30.05	Protectores de sobrecarga para motores.	
8536.30.99	Los demás.	
8536.41.03	Térmicos o por inducción.	Térmicos.
8536.41.99	Los demás.	De arranque, excepto solenoides de 6 y 12 V para motores de arranque de uso automotriz.
8536.50.99	Los demás.	Seccionadores; llaves automáticas; llaves magnéticas guardamotor; llaves magnéticas estrella triángulo.
8536.61.04	Portalámparas.	
8536.69.02	Tomas de corriente con peso unitario inferior o igual a 2 kg.	Tomas de corriente.
8536.69.99	Los demás.	Tomas de corriente.
8536.90.28	Cajas de conexión, de derivación, de corte, extremidad u otras cajas análogas.	
8536.90.99	Los demás.	
8537.10.03	Cuadros de mando para máquinas de soldar por resistencia.	
8537.10.04	Cuadros de mando o distribución, operados mediante botones (botoneras).	
8537.10.99	Los demás.	Cuadros de mando o distribución.
		Tableros de más de 100 amperes.
8537.20.02	Cuadros de mando para máquinas de soldar por resistencia.	
8537.20.99	Los demás.	Cuadros de mando o distribución.
		Tableros de más de 100 amperes.
		Botoneras.

Fracción Arancelaria	Descripción	Observaciones
(1)	(2)	(3)
9032.20.01	Manostatos (presostatos).	
9405.11.01	Diseñadas para ser utilizadas únicamente con fuentes luminosas de diodos emisores de luz (LED).	De porcelana.
9405.19.99	Las demás.	De porcelana.
9405.21.01	Diseñadas para ser utilizadas únicamente con fuentes luminosas de diodos emisores de luz (LED).	De porcelana.
9405.29.99	Las demás.	De porcelana.
9405.50.02	Luminarias y aparatos de alumbrado, no eléctricos.	Lámparas de porcelana.
9405.99.99	Las demás.	Para lámparas de porcelana.
9503.00.09	Modelos reducidos "a escala" para ensamblar, de madera de balsa.	Aviones para aeromodelismo.
9503.00.20	Juguetes y modelos, con motor, excepto lo comprendido en las fracciones arancelarias 9503.00.02, 9503.00.04, 9503.00.05, 9503.00.07, 9503.00.09, 9503.00.10, 9503.00.11, 9503.00.12, 9503.00.15 y 9503.00.18.	Aviones para aeromodelismo de madera de balsa.
9603.21.01	Cepillos de dientes, incluidos los cepillos para dentaduras postizas.	
9619.00.01	De pasta de papel, papel, guata de celulosa o napa de fibras de celulosa.	
9619.00.03	Pañales y artículos similares, de otras materias textiles, excepto lo comprendido en la fracción arancelaria 9619.00.02.	Bragas (bombachas, calzones) (incluso las que no llegan hasta la cintura), de algodón, de punto no elástico y sin cauchutar. Ropa interior para bebés, de algodón, de punto no elástico y sin cauchutar. Las demás prendas de vestir, de algodón para mujeres o niñas, excepto los de punto.

Segundo.- Lo dispuesto en el presente Acuerdo no libera del cumplimiento de medidas de regulación y restricción no arancelarias en los términos de lo dispuesto en los tratados de libre comercio celebrados por los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Comercio Exterior, la Ley Aduanera y las demás disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor, conforme a lo previsto en el Transitorio Primero del Decreto por el que se expide la misma.

SEGUNDO.- Se abroga el Acuerdo por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 2 de Apertura de Mercados a favor de la República del Ecuador, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2020.

Ciudad de México, a 20 de julio de 2022.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las áreas Cultural, Educativa y Científica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 34, fracción XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracción X de la Ley de Comercio Exterior; 5, fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el 28 de diciembre de 1980 el Senado de la República aprobó el Tratado de Montevideo 1980 (Tratado), cuyo Decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 1981, con objeto de dar continuidad al proceso de integración latinoamericano y establecer a largo plazo, en forma gradual y progresiva, un mercado común, para lo cual se instituyó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Que en el marco del Tratado, el 27 de octubre de 1988, los Estados Unidos Mexicanos, la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República de Colombia, la República del Perú, la República Oriental del Uruguay y la República de Venezuela suscribieron el Acuerdo de Alcance Parcial de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica (Acuerdo).

Que mediante Protocolos suscritos por las Repúblicas del Paraguay, de Cuba, del Ecuador, de Chile y del Estado Plurinacional de Bolivia, de fechas 31 de agosto, 10 de septiembre, 5 y 22 de noviembre de 1990 y 27 de abril de 1992, respectivamente, se adhirieron al Acuerdo.

Que el 5 de marzo de 1997 con motivo de la adhesión al Acuerdo de todos los países de la ALADI, se suscribió el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo, en el cual se establece registrarlos como Acuerdo Regional de la ALADI, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 del Tratado.

Que de conformidad con el único transitorio del Primer Protocolo Adicional, se formuló la consolidación concertada del Acuerdo, por lo que se registró como Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica (Acuerdo Regional No. 7).

Que mediante la Resolución 64 (XV) del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALADI, aprobada el 29 de abril de 2009, se decidió aceptar la adhesión de la República de Panamá al Tratado, con la categoría de país de desarrollo intermedio.

Que el 2 de febrero de 2012 los países miembros de la ALADI y la República de Panamá suscribieron el Protocolo de Adhesión de la República de Panamá al Acuerdo Regional No. 7, mediante el cual ese país asume los derechos y obligaciones del Acuerdo, como país miembro de ALADI, a partir del 3 de marzo de 2012.

Que el 28 de junio de 2019 la Organización Mundial de Aduanas adoptó la Séptima Enmienda al Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, con el fin de actualizarlo tomando en consideración los avances tecnológicos y patrones del comercio internacional actual, reconociendo los nuevos flujos de mercancías y las cuestiones ambientales y sociales de interés mundial.

Que el 7 de junio de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Decreto), en virtud del cual, se establece la Tarifa con los aranceles aplicables a la importación y exportación de mercancías en el territorio nacional y se adoptan las modificaciones de la Séptima Enmienda antes señalada.

Que de conformidad con el Transitorio Primero del Decreto, este entrará en vigor a los diez días hábiles siguientes a aquél en el que el Servicio de Administración Tributaria, mediante disposiciones de carácter general, determine que los sistemas utilizados en las operaciones de comercio exterior se encuentran listos para operar conforme a la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, lo cual deberá suceder dentro de los 180 días siguientes a su publicación.

Que en razón de lo anterior, y siendo necesario dar a conocer a los operadores y autoridades aduaneras las preferencias arancelarias acordadas en el Acuerdo Regional No. 7, se expide el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS PREFERENCIAS ARANCELARIAS DEL ACUERDO REGIONAL No. 7 DE COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE BIENES EN LAS ÁREAS CULTURAL, EDUCACIONAL Y CIENTÍFICA

Primero.- Conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica, la importación de las mercancías originarias y procedentes de cada uno de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), comprendidas en las fracciones arancelarias en la tabla de este punto, estará exenta del pago de impuestos a la importación que prevé la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

Tabla de las mercancías que están exentas del pago de aranceles de importación que prevé la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica

Fracción Arancelaria	Descripción	Observación
3705.00.01	Placas y películas ortocromáticas reveladas, para la impresión de periódicos, libros, fascículos, revistas, material didáctico o colecciones.	Películas fotográficas procesadas, con contenido editorial (fotolitos)
3705.00.04	Para la reproducción offset, excepto lo comprendido en la fracción arancelaria 3705.00.01.	Películas fotográficas procesadas, con contenido editorial (fotolitos)
3706.10.01	Positivas.	Exclusivamente educativas y científicas, sin contenido publicitario
3706.90.01	Películas cinematográficas educativas, aun cuando tengan impresión directa de sonido.	Sin contenido publicitario
3706.90.99	Las demás.	Exclusivamente educativas y científicas, sin contenido publicitario
4901.10.01	Obras de la literatura universal y libros técnicos, científicos o de arte, incluso los de carácter biográfico.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.10.99	Los demás.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.91.04	Diccionarios y enciclopedias, incluso en fascículos.	
4901.99.01	Impresos y publicado en México.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.02	Para la enseñanza primaria.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.03	Anuarios científicos o técnicos, excepto lo comprendido en la fracción arancelaria 4901.99.01.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.04	Obras de la literatura universal, libros o fascículos técnicos, científicos o de arte, incluso los de carácter biográfico, impresos en español, aunque contengan otros idiomas, excepto lo comprendido en las	Libros

Fracción Arancelaria	Descripción	Observación
	fracciones arancelarias 4901.99.01, 4901.99.02 y 4901.99.05.	
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.05	Impresos en relieve para uso de ciegos.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.91	Las demás obras de la literatura universal, libros o fascículos técnicos, científicos o de arte, incluso los de carácter biográfico, excepto lo comprendido en las fracciones arancelarias 4901.99.01, 4901.99.02, 4901.99.04 y 4901.99.05.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4901.99.99	Los demás.	Libros
		Folletos e impresos similares con texto de contenido científico o literario, sin menciones publicitarias
4902.10.02	Que se publiquen cuatro veces por semana como mínimo.	
4902.90.99	Los demás.	
4903.00.01	Álbumes o libros de estampas.	Con textos de contenido educativo o literario, sin mención publicitaria
4903.00.99	Los demás.	Con textos de contenido educativo o literario, sin mención publicitaria
4904.00.01	Música manuscrita o impresa, incluso con ilustraciones o encuadernada.	
4905.20.01	Cartas geográficas, topográficas o náuticas; mapas murales.	
4905.20.99	Los demás.	
4905.90.01	Esferas.	
4905.90.02	Cartas geográficas, topográficas o náuticas; mapas murales.	
4905.90.99	Los demás.	
4911.91.01	Estampas, dibujos, fotografías, sobre papel o cartón para la edición de libros o colecciones de carácter educativo o cultural.	Que contengan escenas o motivos típicos del país de origen pero sin menciones publicitarias
4911.91.03	Terapéutico-pedagógicos, reconocibles como diseñados exclusivamente para instituciones de educación especial o similares.	Que contengan escenas o motivos típicos del país de origen pero sin menciones publicitarias
4911.91.99	Los demás.	Que contengan escenas o motivos típicos del país de origen pero sin menciones publicitarias
8523.29.05	Cintas magnéticas, grabadas, para reproducir fenómenos distintos del sonido o la imagen.	Con métodos de enseñanza
8523.29.07	Cintas magnéticas grabadas, para la enseñanza, con sonido o imágenes, técnicas, científicas o con fines	Cintas grabadas en el país de origen, con imágenes y sonido ("video

Fracción Arancelaria	Descripción	Observación
	culturales, reconocibles como diseñadas exclusivamente para instituciones de educación o similares.	cassettes"), exclusivamente educativas y científicas, sin contenido publicitario, de anchura superior a 6.5 mm
8523.29.08	Cintas magnéticas grabadas, reconocibles como diseñadas exclusivamente para ser utilizadas en "video tape", excepto cuando se presenten en cartuchos o cassetes.	
8523.29.91	Las demás cintas magnéticas grabadas.	Con métodos de enseñanza
		Con música típica o clásica del país de origen
8523.80.99	Los demás.	Discos para tocadiscos de enseñanza
		Discos para tocadiscos con música típica o clásica del país de origen
9701.21.01	Pinturas y dibujos.	De artistas nacionales vivientes
9701.91.01	Pinturas y dibujos.	De artistas nacionales vivientes
9702.10.01	De más de 100 años.	De artistas nacionales vivientes
9702.90.99	Los demás.	De artistas nacionales vivientes
9703.10.01	De más de 100 años.	De artistas nacionales vivientes
9703.90.99	Las demás.	De artistas nacionales vivientes
9704.00.02	Sellos (estampillas) de correo, timbres fiscales, marcas postales, sobres primer día, enteros postales, demás artículos franqueados y análogos, incluso obliterados, excepto los artículos de la partida 49.07.	
9705.10.01	Bienes que hayan sido declarados monumentos arqueológicos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.10.02	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.10.99	Las demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.21.01	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.21.99	Los demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.22.01	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.22.99	Los demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o

Fracción Arancelaria	Descripción	Observación
		preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.29.01	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.29.99	Las demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.31.01	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.31.99	Las demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.39.01	Objetos de interés histórico, paleontológico o etnográfico, que no hayan sido declarados monumentos arqueológicos o históricos por la Secretaría de Educación Pública.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9705.39.99	Las demás.	El país de origen podrá regular sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9706.10.01	De más de 250 años.	El país de origen podrá regular o prohibir sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico
9706.90.99	Las demás.	El país de origen podrá regular o prohibir sus exportaciones por motivos de defensa o preservación del patrimonio histórico o artístico

Segundo.- Lo dispuesto en el presente Acuerdo no libera del cumplimiento de medidas de regulación y restricción no arancelarias en términos de lo dispuesto en los tratados de libre comercio celebrados por los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Comercio Exterior, la Ley Aduanera y las demás disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el mismo día en el que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2022, entre en vigor, conforme a lo previsto en el Transitorio Primero del Decreto por el que se expide la misma.

SEGUNDO.- Se abroga el Acuerdo por el que se dan a conocer las preferencias arancelarias del Acuerdo Regional No. 7 de Cooperación e Intercambio de Bienes en las Áreas Cultural, Educacional y Científica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2020.

Ciudad de México, a 20 de julio de 2022.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo**.- Rúbrica.

ORDEN del Panel Binacional que confirma el Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora en el caso MEX-USA-2015-1904-01 Revisión de la Resolución Final de la investigación antidumping sobre las importaciones de sulfato de amonio, originarias de los Estados Unidos de América y de la República Popular China, independientemente del país de procedencia.

REVISIÓN ANTE PANEL BINACIONAL

de conformidad con el

ARTÍCULO 1904 DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

Revisión de la Resolución Final de la investigación antidumping sobre las importaciones de sulfato de amonio originarias de los Estados Unidos de América y de la República Popular China, independientemente del país de procedencia. Esta mercancía se clasifica en la fracción arancelaria 3102.21.01 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

Expediente Número:

MEX-USA-2015-1904-01

SECCIÓN MEXICANA DEL SECRETARIADO
DE LOS TRATADOS COMERCIALES

**ORDEN DEL PANEL BINACIONAL QUE CONFIRMA EL CUARTO INFORME DE DEVOLUCIÓN DE LA
AUTORIDAD INVESTIGADORA**

19 de julio de 2022

Exp. MEX-USA-2015-1904-01: Revisión ante el Panel Binacional de la Resolución Final sobre las Importaciones de Sulfato de Amonio de EUA, conforme al Capítulo XIX del TLCAN

Orden del Panel Binacional que Confirma el Cuarto Informe en Devolución

ÍNDICE

ÍNDICE

GLOSARIO

- I. PARTICIPANTES
 - A. Reclamantes
 - B. Autoridad Investigadora
- II. ANTECEDENTES
- III. DECISIÓN DEL PANEL BINACIONAL
- IV. ORDEN DEL PANEL

GLOSARIO

Término	Definición
Cuarta Resolución de Cumplimiento	Resolución por la que se da cumplimiento a la decisión del Panel Binacional en relación con el Tercer Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora relacionada a la revisión de la Resolución Final de la investigación antidumping sobre las importaciones de sulfato de amonio originarias de los Estados Unidos de América y de la República Popular China, independientemente del país de procedencia, anexa al Cuarto Informe de Devolución. A la fecha no ha sido publicada en el DOF.
Cuarto Informe de Devolución	Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora de fecha 9 de mayo de 2022.
Decisión sobre el Tercer Informe de Devolución	Decisión del Panel Binacional en Relación con el Tercer Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora, de fecha de fecha 8 de febrero de 2022.
Escrito de Desistimiento por referencia a AdvanSix	Escrito de AdvanSix Resins & Chemicals LLC en Relación con el Cuarto Informe de Devolución, presentado el 30 de mayo de 2022.
Escrito de Desistimiento por referencia a Isaosa	Escrito de Desistimiento de la Impugnación presentado por Isaosa, S.A. de C.V. el 30 de mayo de 2022.

Testimonio de Concurrencia	Testimonio de Concurrencia de la Autoridad Investigadora con los Escritos de Desistimiento de Presentar un Memorial de Impugnación en contra del Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora presentados el 30 de mayo de 2022 por Isaosa, S.A. de C.V. y AdvanSix Resins & Chemicals, LLC, presentado el 8 de junio de 2022.
-----------------------------------	--

Se incorpora por referencia el Glosario de definiciones, abreviaturas y acrónimos, y la relación de Informes de la OMC de la Decisión Final, y los Glosarios de las Decisiones sobre el Primer Informe de Devolución, el Segundo Informe de Devolución y el Tercer Informe de Devolución.

1. El Panel Binacional dicta esta decisión con fundamento en lo dispuesto en el artículo 1904(8) del TLCAN y las Reglas 72, 73(5) y 77 de Procedimiento.

I. PARTICIPANTES

A. Reclamantes

- AdvanSix Resins & Chemicals LLC, antes Honeywell Resins Chemicals LLC.
- ISAOSA, S.A. de C.V.

B. Autoridad Investigadora

Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía.

2. En esta etapa del procedimiento no participaron Agrogen S.A. de C.V., Metalúrgica Met-Mex Peñoles S.A. de C.V. ni Promotora Nacional Agropecuaria S.A. de C.V.

II. ANTECEDENTES

3. El 29 de noviembre de 2019 el Panel Binacional emitió su Decisión Final en la que devolvió la Resolución Final a la Autoridad Investigadora y le ordenó adoptar medidas que no fueran incompatibles con su decisión en un plazo de 90 días hábiles. La Decisión Final del Panel Binacional se publicó en el DOF el 19 de diciembre de 2019.

4. El 8 de septiembre de 2020, la Autoridad Investigadora presentó el Primer Informe de Devolución, así como la Primera Resolución de Cumplimiento.

5. El 7 de diciembre de 2020, el Panel Binacional emitió su Decisión sobre el Primer Informe de Devolución en el que determinó que la Autoridad Investigadora no había cumplido con la Decisión Final, y lo devolvió a la Autoridad Investigadora para que, en un término de 90 días naturales, adoptara medidas que no fueran incompatibles con la Decisión Final en los términos de la Decisión sobre el Primer Informe de Devolución. La Decisión sobre el Primer Informe de Devolución se publicó en el DOF el 7 de enero de 2021.

6. El 8 de abril de 2021, la Autoridad Investigadora presentó su Segundo Informe de Devolución junto con la Segunda Resolución de Cumplimiento, la cual fue publicada el 27 de mayo de 2021 en el DOF.

7. El 7 de julio de 2021, este Panel Binacional emitió su Decisión sobre el Segundo Informe de Devolución en la cual determinó que la Autoridad Investigadora no había cumplido con la Decisión Final, por lo que lo devolvió para que, en un término no mayor de 90 días naturales, la Autoridad Investigadora adoptara medidas que no fueran incompatibles con la Decisión Final en los términos de la Decisión sobre el Primer Informe de Devolución y la Decisión sobre el Segundo Informe de Devolución. La Decisión sobre el Segundo Informe de Devolución se publicó en el DOF el 29 de julio de 2021.

8. El 14 de octubre de 2021 la Autoridad Investigadora presentó su Tercer Informe de Devolución junto con la Tercera Resolución de Cumplimiento. Esta resolución se publicó en el DOF el 10 de marzo de 2022.

9. El 08 de febrero de 2022 el Panel Binacional emitió su Decisión sobre el Tercer Informe de Devolución, mediante la cual determinó que la Autoridad Investigadora no había cumplido con la Decisión Final y lo devolvió para que, en un término no mayor de 90 días naturales, adoptara medidas que no fueran incompatibles con la Decisión Final en los términos de la Decisión sobre el Primer Informe de Devolución, la Decisión sobre el Segundo Informe de Devolución y la Decisión sobre el Tercer Informe de Devolución. Esta Decisión se publicó en el DOF el 29 de marzo de 2022.

10. El 29 de abril de 2022, la Autoridad Investigadora presentó una petición incidental mediante la cual solicitó una prórroga al plazo otorgado para la presentación de su Cuarto Informe de Devolución. Sin embargo, dicha petición quedó sin materia dado que la Autoridad Investigadora presentó su informe de devolución en tiempo, antes de que este Panel emitiera su decisión sobre el incidente de prórroga.

11. El 9 de mayo de 2022 la Autoridad Investigadora presentó su Cuarto Informe de Devolución junto con la Cuarta Resolución de Cumplimiento. A la fecha, esa resolución no ha sido publicada en el DOF.

12. El 30 de mayo de 2022, término para impugnar el Cuarto Informe de Devolución, AdvanSix e Isaosa presentaron sendos Escritos de Desistimiento. Cada una informó al Panel Binacional que no impugnaría el Cuarto Informe de Devolución. Isaosa precisó que se desistía lisa y llanamente del procedimiento.

13. El 8 de junio de 2022 la Autoridad Investigadora presentó su Testimonio de Concurrencia en el que se adhirió a los Escritos de Desistimiento de las Reclamantes.

III. DECISIÓN DEL PANEL BINACIONAL

14. En este procedimiento ambas Reclamantes confirmaron que no impugnarían el Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora. La Autoridad Investigadora se adhirió a los Escritos de Desistimiento de las Reclamantes y solicitó a este Panel confirmar el Cuarto Informe de Devolución.

15. De acuerdo con la Regla 73(5) de Procedimiento, “[d]e no presentarse escritos conforme a los incisos (2)(b) o (3)(a) dentro del plazo fijado para ello y si no se encuentra sub iudice [sic] ningún incidente conforme a la regla 20, el panel deberá dictar una orden confirmando el Informe de Devolución de la autoridad investigadora”. Por tanto, en virtud de que las Reclamantes informaron que no impugnarían el Cuarto Informe de Devolución, que la Autoridad Investigadora se adhirió a los Escritos de Desistimiento y que ningún incidente está *subiudice*, procede confirmar el Cuarto Informe de Devolución.

16. En consecuencia, el Panel Binacional:

- a. confirma el Cuarto Informe de Devolución de la Autoridad Investigadora; y
- b. en virtud de que esta Decisión del Panel Binacional constituye el último acto en el procedimiento de revisión, ordena a la Sección Mexicana del Secretariado de los Tratados Comerciales expedir un Aviso de Acción Final del Panel al decimoprimer día siguiente a esta Decisión.

IV. ORDEN DEL PANEL BINACIONAL

En razón de lo expuesto, con fundamento en el artículo 1904(8) del TLCAN y las Reglas 72, 73(5) y 77 de Procedimiento, el Panel Binacional:

PRIMERO.- Confirma el Cuarto Informe de Devolución.

SEGUNDO.- Ordena a la Sección Mexicana del Secretariado de los Tratados Comerciales expedir un Aviso de Acción Final del Panel al decimoprimer día siguiente de la emisión de esta Orden.

19 de julio de 2022

Andrea Bjorklund

Óscar Cruz Barney

Robert Ruggeri

Jorge Nacif Íñigo

Hugo Perezcano

Presidente

Mtro. **Sergio Roberto Huerta Patoni**, en mi carácter de Director General de Legislación y Consulta; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 12, fracciones XIV y XXIX, y 29 del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 2019 y su posterior reforma, CERTIFICO que la presente copia fotostática es reproducción fiel de los archivos que obran en esta unidad administrativa y se expide un total de siete fojas útiles. Lo anterior para los efectos legales conducentes.

En la Ciudad de México, a veinticinco de julio de dos mil veintidós.- Director General de Legislación y Consulta, Mtro. **Sergio Roberto Huerta Patoni**.- Rúbrica.

NORMA Oficial Mexicana NOM-226-SCFI-2018, Instrumentos de medición-Determinación del contenido de humedad en granos-Especificaciones y métodos de prueba.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.- Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia.- Dirección General de Normas.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-226-SCFI-2018, INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN-DETERMINACIÓN DEL CONTENIDO DE HUMEDAD EN GRANOS-ESPECIFICACIONES Y MÉTODOS DE PRUEBA.

ALFONSO GUATI ROJO SÁNCHEZ, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), con fundamento en los artículos 34 fracciones II, XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3 fracción XI, 38 fracciones II y IX, 39 fracciones V y XII, 40 fracción IV, 41, 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; Tercero y Cuarto Transitorios del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 36 fracciones I, II, IX y X del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que es facultad de la Secretaría de Economía procurar las medidas que sean necesarias para garantizar que los productos que se comercialicen en el territorio nacional contengan los requisitos necesarios con el fin de garantizar la protección de la vida, salud y seguridad del consumidor.

Que con fecha 14 de febrero de 2018, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) aprobó la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-226-SCFI-2017, Instrumentos de Medición - Determinación del Contenido de Humedad en Granos - Especificaciones y Métodos de Prueba en el Diario Oficial de la Federación, con objeto de que los interesados presentaran sus comentarios, la cual se realizó el día 6 de junio de 2018.

Que durante el plazo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de publicación de dicho Proyecto de modificación a la Norma Oficial Mexicana, el Análisis de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estuvo a disposición del público en general para su consulta; y que dentro del mismo plazo, las personas interesadas presentaron comentarios sobre el contenido del citado Proyecto de Norma Oficial Mexicana, mismos que fueron analizados y estudiados por un grupo de trabajo aprobado e instalado por el CCONNSE, realizándose las modificaciones conducentes al Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Que con fecha 15 de octubre de 2018, el CCONNSE aprobó la Norma Oficial Mexicana NOM-226-SCFI-2018, Instrumentos de Medición - Determinación del Contenido de Humedad en Granos - Especificaciones y Métodos de Prueba.

Que el Análisis de Impacto Regulatorio a que hace referencia el Capítulo III, del Título Tercero de la Ley General de Mejora Regulatoria, fue sometido a la consideración de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, emitiéndose el Dictamen Final por parte de dicha Comisión el 27 de mayo de 2021, a través del oficio No. CONAMER/20/2345.

Que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que las Normas Oficiales Mexicanas tienen como finalidad establecer las características y/o especificaciones relacionadas con los instrumentos para medir, los patrones de medida y sus métodos de medición, verificación, calibración y trazabilidad, por consiguiente, se expide la siguiente Norma Oficial Mexicana NOM-226-SCFI-2018, Instrumentos de Medición - Determinación del Contenido de Humedad en Granos - Especificaciones y Métodos de Prueba.

Ciudad de México, a 12 de abril de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Alfonso Guati Rojo Sánchez**.- Rúbrica.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-226-SCFI-2018 INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN-DETERMINACIÓN DEL CONTENIDO DE HUMEDAD EN GRANOS - ESPECIFICACIONES Y MÉTODOS DE PRUEBA

PREFACIO

Con el objeto de elaborar la presente Norma Oficial Mexicana, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía instaló un Grupo de Trabajo con la participación voluntaria de los siguientes actores:

- Almacenadora Mercader, S. A. (ALMER)
- Asociación de Almacenes Generales de Depósito, A. C. (AAGEDE)
- OMG International, S.A. de C.V.
- Cámara Nacional de Maíz Industrializado (CANAMI)
- Centro Nacional de Metrología (CENAM)
- Grupo Maseca (GRUMA)
- Grupo Industrial Maseca, S.A. de C.V. (GIMSA)
- Sistemas de Ingeniería en Servicios, S.C. (SINSER)
- Santana Instrumentos, S.A. de C.V.
- Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)
- Agencia de Servicios a la Comercialización y Desarrollo de Mercados Agropecuarios (ASERCA)
- Secretaría de Economía
 - o Dirección General de Normas

ÍNDICE

Introducción

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Referencias normativas
3. Términos y definiciones
4. Símbolos y abreviaturas
5. Métodos de referencia
6. Especificaciones para medidores digitales y automáticos
7. Evaluación de la conformidad
8. Verificación y vigilancia
9. Concordancia con Normas Internacionales
 - Apéndice A (Normativo) Métodos de prueba
10. Bibliografía

Artículos Transitorios

0. Introducción

El contenido de humedad en los granos es importante porque afecta a sus propiedades y determina las condiciones para su correcto almacenaje, por tal motivo es necesaria su medición.

Debido a que el precio de comercialización de los granos se establece entre otros factores, sobre la base del contenido de humedad, es necesario medirlo de manera confiable.

Los medidores con los que se realizan estas mediciones deben ser instrumentos de alta tecnología y deben cumplir con una serie de requisitos técnicos y metrológicos, así como aprobar los métodos de prueba correspondientes para garantizar la confiabilidad de los mismos.

Con el fin de procurar un comercio justo (entre comprador y vendedor) de granos, es necesario regular a los medidores de contenido de humedad involucrados en el comercio, mediante una Norma Oficial Mexicana que sirva de referencia para identificar aquellos instrumentos adecuados para este propósito.

En esta Norma Oficial Mexicana se describen los requisitos técnicos y metrológicos de los medidores involucrados directamente en el comercio de granos, así como los métodos de prueba que deben aprobar antes de usarse en una operación comercial.

1. Objetivo y campo de aplicación

La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos y especificaciones del instrumento de medición (medidor), para determinar el contenido de humedad en los granos que se comercializan en territorio nacional.

2. Referencias normativas

Esta Norma Oficial Mexicana se complementa para su aplicación con las siguientes Normas vigentes, sus modificaciones o las que las sustituyan.

- 2.1** NOM-008-SCFI-2002 Sistema General de Unidades de Medida, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002.
- 2.2** NMX-FF-034-SCFI-2020 Productos alimenticios para uso humano no industrializados-Cereales-Maíz (*Zea mays* L.)-Especificaciones y métodos de prueba. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de junio de 2021.
- 2.3** NMX-FF-034/1-SCFI-2002 Productos alimenticios no industrializados para consumo humano-Cereales-Parte I: Maíz blanco para proceso alcalino para tortillas de maíz y productos de maíz nixtamalizado-Especificaciones y métodos de prueba. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de mayo de 2002.
- 2.4** NMX-FF-119-SCFI-2015 Maíz-Medición del contenido de humedad (en granos molidos y en granos enteros). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo de 2015.
- 2.5** NMX-Y-111-SCFI-2010 Alimentos para animales-Muestreo de alimentos balanceados e ingredientes mayores (cancela a la NMX-Y-111-SCFI-2001). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de marzo de 2011.

3. Términos y definiciones

Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana se establece lo siguiente:

3.1 contenido de humedad

fracción de masa de agua presente en una muestra de grano, expresada como un por ciento. Cuando la fracción de masa se expresa respecto a la masa del material seco, se conoce como contenido de humedad en base seca, y cuando se expresa respecto a la masa del material antes de secar, se conoce como contenido de humedad en base húmeda.

Las expresiones de contenido de humedad en las diferentes bases de masa son las siguientes:

3.2 contenido de humedad en base seca (H_{bs})

$$\%H_{bs} = \frac{m_h - m_s}{m_s} \cdot 100 \quad (1)$$

3.3 contenido de humedad en base húmeda (H_{bh})

$$\%H_{bh} = \frac{m_h - m_s}{m_h} \cdot 100 \quad (2)$$

Donde:

- m_h es la masa del material sin secar;
- m_s es la masa del material seco;
- m_{H_2O} es la masa de agua que contiene el material, con $m_h - m_s = m_{H_2O}$

NOTA 1: En esta Norma Oficial Mexicana el contenido de humedad se expresa en base húmeda (H_{bh}).

3.4 propiedad higrométrica

propiedad (física, química, eléctrica, óptica u otra) de un material o sustancia que cambia de manera conocida cuando cambia su contenido de humedad.

3.5 principio de medición

los medidores secundarios de contenido de humedad relacionan el cambio de una propiedad higrométrica (eléctrica, óptica u otra) con el contenido de humedad.

[Referencia bibliográfica 10.3]

3.6 ajuste de un sistema de medida

conjunto de operaciones realizadas sobre un sistema de medida para que proporcione indicaciones prescritas, correspondientes a valores dados de la magnitud a medir.

[Referencia bibliográfica 10.3]

NOTA 2: Se requiere que no se confunda el ajuste de un sistema de medida con su propia calibración, que es un requisito para el ajuste.

NOTA 3: Después de su ajuste, un sistema de medida debe ser calibrado nuevamente.

3.7 calibración

operación que bajo condiciones especificadas establece, en una primera etapa, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida, y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación.

[Referencia bibliográfica 10.3]

3.8 error máximo permitido

EMP

valor extremo del error de medición, con respeto al valor de una magnitud de referencia conocido, permitido por especificaciones o regulaciones para una medición dada, instrumento o sistema de medición.

3.9 Ley

LFMN

la Ley Federal sobre Metrología y Normalización o la que la sustituya.

ley que rige en toda la República Mexicana y sus disposiciones son de orden público e interés social. Su aplicación y vigilancia corresponde al Ejecutivo Federal, por conducto de las dependencias de la Administración Pública Federal que tengan competencia en las materias reguladas en este ordenamiento.

3.10 muestreo

es la serie de acciones cuyo objeto es obtener una muestra o porción representativa de una remesa, lote o estiba, de la cual se desea conocer sus características.

[Referencia bibliográfica 10.1]

3.11 muestreo de granos

procedimiento mediante el cual se obtiene de un lote o partida de granos, independientemente de su volumen y forma de almacenamiento, una porción representativa, la cual contiene las características de ese lote o partida de donde fue extraída.

[Referencia bibliográfica 10.6]

3.12 grano

tipo de fruto de las plantas que contienen las reservas nutritivas, que se utiliza en el intercambio comercial para destinarse al consumo humano, forrajero, industrial, artesanal, etc. Por ejemplo: maíz, trigo, frijol, sorgo, soya entre otros.

[Referencia bibliográfica 10.6]

4. Símbolos y abreviaturas

Para la comprensión de la presente Norma Oficial Mexicana se establecen las abreviaturas siguientes:

°C grados Celsius

EMP	error máximo permitido
g	gramo
HR	humedad relativa
Hz	hertz
mg	miligramo
mm	milímetro

5. Métodos de referencia

El método de referencia para determinar el contenido de humedad en una muestra se basa en el método gravimétrico, el cual, consiste en pesar una muestra de grano antes y después de secarse. El secado debe realizarse por medio de un horno de convección o al vacío conforme a las normas que apliquen.

6. Especificaciones para medidores digitales y automáticos

6.1 Requisitos metroológicos

Los medidores digitales y automáticos del contenido de humedad, deben contar con un certificado de calibración anual en la magnitud de contenido de humedad para granos, y deben tener trazabilidad a patrones nacionales.

6.2 Error máximo permitido (EMP)

Los medidores de contenido de humedad que se utilizan en territorio nacional para el comercio de granos, se requiere que no exceda el EMP que se indica en las Tablas 1 y 2.

En la Tabla 1, el EMP se calcula respecto a los valores obtenidos con trazabilidad directa al patrón nacional que aplique conforme a la Ley. La Tabla 1 se utiliza únicamente para la aprobación de modelo.

Si la comparación se realiza entre medidores del mismo tipo (utilizando uno como referencia) se aplica el EMP dado en la Tabla 2 y se incluye las correcciones obtenidas de los certificados de calibración correspondientes.

Tabla 1. Error máximo permitido del instrumento de medición

Tipo de grano (1)	Error máximo permitido (2)	Cambio de error promedio (3)	Repetibilidad (4)	Reproducibilidad (5)
Maíz, arroz y sorgo	= 0,4 % si $(0,025 * H_{bh}) < 0,4$ %, = $0,025 * H_{bh}$ en otro caso	0,5 x columna 2	0,5 x columna 2	0,6 x columna 2
Otros granos	= 0,35 % si $(0,02 * H_{bh}) < 0,35$ %, = $0,02 * H_{bh}$ en otro caso	0,5 x columna 2	0,5 x columna 2	0,6 x columna 2

* H_{bh} : contenido de humedad en base húmeda.

NOTA 1. Las columnas indicadas como: (1), (2), (3), (4) y (5), se encuentran descritas en la norma OIML R 59, ver Referencia Bibliográfica 10.6.

Tabla 2. Error máximo permitido para verificación periódica o inspección en campo del instrumento de medición

Tipo de grano	Error máximo permitido
Maíz, arroz y sorgo	= 0,8 % si $(0,05 * H_{bh}) < 0,8$ %, = $0,05 * H_{bh}$ en otro caso
Otros granos	= 0,7 % si $(0,04 * H_{bh}) < 0,7$ %, = $0,04 * H_{bh}$ en otro caso

* H_{bh} : contenido de humedad en base húmeda.

6.3 Condiciones ambientales

6.3.1 Los instrumentos involucrados en la medición de las condiciones ambientales (higrotermómetro) deben estar calibrados.

6.4 Condiciones de referencia

Condición de funcionamiento prescrito para evaluar el desempeño de un instrumento o sistema de medida, o para comparar resultados de medida.

6.4.1 Condiciones de funcionamiento de referencia

- a) Temperatura ambiente: 20 °C a $27\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$
- b) HR: 30 % a 70 %
- c) Presión atmosférica: 85 kPa a 106 kPa
- d) Tensión de alimentación eléctrica: tensión nominal o tensión de prueba, V_{nom} o U_{nom}
- e) Frecuencia de alimentación: Frecuencia nominal, F_{nom}
- f) Posición de inclinación del instrumento: nivel a $0^\circ \pm 0.1^\circ$

NOTA 2: Durante cada prueba, se requiere que la temperatura y la HR de referencia no varíe más que $\pm 2\text{ °C}$ y $\pm 10\%$ respectivamente dentro de estos intervalos.

6.4.2 Condición nominal de funcionamiento

Los instrumentos de medición deben diseñarse y fabricarse de tal manera que sus errores no excedan los EMP para verificación inicial, cuando se opera dentro de las condiciones de operación siguientes:

- a) Temperatura ambiente: 10 °C a 30 °C ⁽¹⁾;
- b) HR: hasta 85 % sin condensación;
- c) Presión atmosférica: 85 kPa a 106 kPa (o la especificada por la autoridad nacional responsable);
- d) Tensión de alimentación: -15% a $+10\%$ de la tensión nominal o tensión de prueba;
- e) Frecuencia de alimentación: frecuencia nominal, F_{nom} ;
- f) Posición de inclinación del instrumento: 5 % o el máximo permisible en el indicador de nivel donde se encuentra el indicador);
- g) Temperatura de la muestra de grano: 2 °C a 40 °C ⁽²⁾;
- h) Diferencia de temperatura entre la muestra y el instrumento: 10 °C ⁽³⁾; e
- i) Intervalo de humedad de la muestra de granos: Especificado por el fabricante (ver 5.1-OIMLR59)

⁽¹⁾ Este es el intervalo mínimo. El fabricante o la autoridad nacional responsables puede especificar un intervalo más amplio.

⁽²⁾ Este es el intervalo de temperatura mínimo de la muestra de grano. El fabricante debe especificar el intervalo de temperatura para cada grano o semilla para el cual se usará.

⁽³⁾ Este es el diferencial mínimo. El fabricante puede especificar un diferencial mayor. Si el instrumento está inhabilitado para medir la temperatura de la muestra entonces el procedimiento de operación debe definirse por la autoridad nacional responsable.

6.5 Requisitos técnicos

6.5.1 El método de medición del medidor se requiere que no sea destructivo.

6.5.2 El fabricante debe especificar que el medidor cuenta con la opción para medir el contenido de humedad de los granos, así como el intervalo en el que opera. El intervalo de operación debe incluir el intervalo oficial en el que se comercializan los granos, el cual lo especifica la autoridad competente.

6.5.3 El fabricante debe especificar para qué granos solicita la aprobación del modelo. El intervalo de operación debe incluir el intervalo oficial en el que se comercializan los granos, el cual lo especifica la autoridad competente.

6.5.4 El medidor debe contar con un indicador digital del contenido de humedad y un dispositivo para imprimir el resultado de medición. En ambos casos se debe mostrar, al menos, el porcentaje de contenido de humedad en base húmeda y la temperatura de la muestra.

6.5.5 El medidor debe contar con un termómetro calibrado con trazabilidad a patrones nacionales y mostrar en el panel frontal la temperatura del grano durante la medición. Si la temperatura del grano está fuera del intervalo especificado en 6.4.2 el medidor debe desplegar un mensaje indicándolo.

6.5.6 El instrumento debe indicar los resultados de una medición con una resolución de al menos 0,1 % para contenido de humedad y de 0,1 °C para mediciones de temperatura.

6.5.7 El medidor debe realizar la medición en un periodo corto de tiempo (menor a 30 s) para evitar que las condiciones ambientales afecten el contenido de humedad de la muestra.

6.5.8 Cuando el contenido de humedad de la muestra se encuentre fuera del intervalo del medidor, éste debe mostrar un mensaje de error.

6.5.9 El medidor debe tener programada la curva de calibración correspondiente al grano objeto de la prueba.

6.5.10 El instructivo de operación del medidor debe indicar la cantidad mínima de grano para llevar a cabo la medición. Cuando la cantidad de grano no sea la correcta o cuando la celda esté vacía, el medidor puede enviar un mensaje de error.

6.5.11 En caso de que no se cuente con el instructivo, el medidor debe aceptar una cantidad mínima de muestra equivalente a 100 g o 400 granos.

6.5.12 El medidor debe estar equipado con una interface de comunicación que permita registrar al menos la fecha y hora de la medición, tipo de grano, resultados de la medición de contenido de humedad, identificación de la curva de calibración y otros datos que resulten relevantes para el usuario.

6.5.13 El medidor debe estar protegido para evitar la influencia del operador o usuario durante el proceso de medición automático.

6.5.14 El medidor debe operar con alimentación eléctrica (110VAC, 50/60 Hz).

6.5.15 El medidor debe contar con un manual de operación donde se especifiquen: las condiciones eléctricas de instalación, la operación del equipo, las especificaciones técnicas del equipo, el tipo de mantenimiento requerido, las condiciones ambientales donde opera, así como los cuidados y accesorios requeridos. Además, debe indicar el tipo de granos en los que se puede usar, el intervalo de contenido de humedad de los granos y versión de software (cuando sea el caso). El manual debe estar escrito en español, aunque puede estar escrito, además, en otros idiomas.

6.5.16 En el manual del equipo se debe indicar el tiempo mínimo de estabilización antes de realizar una medición.

6.5.17 El tamaño de los dígitos de humedad mostrados en la pantalla del medidor deben ser claramente visibles para el usuario desde una distancia de al menos 2 m. Se recomienda una altura de los dígitos de al menos 10 mm.

6.5.18 Los medidores de contenido de humedad (incluyendo equipos, accesorios, sensores, circuitos eléctricos y otros componentes) deben fabricarse de materiales cuya resistencia y durabilidad permitan asegurar su confiabilidad metrológica, es decir, deben seguir en funcionamiento, mantener su exactitud y sus valores de ajuste bajo condiciones normales de medición.

NOTA 3: La carcasa del equipo debe construirse y mantenerse de tal manera que proteja al instrumento de la entrada de humedad y polvo.

6.6 Integridad de la calibración [Referencias bibliográficas]

6.6.1 Versión de la calibración

El medidor debe tener la capacidad de desplegar las constantes de calibración, un nombre único de calibración, o un número de versión único para verificar que se está usando la última versión en las mediciones de contenido de humedad.

6.6.2 Modificación de la calibración

Cuando las constantes de calibración están almacenadas digitalmente, en una forma alterable electrónicamente, el medidor debe contar con mecanismos para detectar la alteración de las constantes de calibración. Se debe enviar un mensaje cuando las constantes fueron alteradas electrónicamente.

6.6.3 Transferencia de la calibración

El diseño del hardware/software del instrumento y los procedimientos de calibración deben permitir el desarrollo de la curva de calibración, así como, programación de las constantes de calibración en otros instrumentos del mismo tipo, sin requerir de ajustes de offset y pendiente.

6.6.4 Sello de seguridad

El equipo debe contar con mecanismos para aplicar sellos de seguridad e identificar si éstos fueron alterados para asegurar la confiabilidad de los resultados.

6.6.5 El medidor debe contar con registros que permitan identificar los cambios que haya experimentado el medidor, ya sea para ajuste, actualización de constantes de calibración, mediciones u otras intervenciones al software o hardware del equipo.

7. Procedimiento de Evaluación de la conformidad

La evaluación de la conformidad de los instrumentos de medición objeto de esta Norma Oficial Mexicana se debe llevar a cabo en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad y el Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

La calibración de los instrumentos de medición contenidos en esta Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo a través de los laboratorios de calibración acreditados por una entidad de acreditación y aprobados por la Secretaría de Economía, en los términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad.

8. Verificación y vigilancia

La verificación y vigilancia estará a cargo de la Secretaría de Economía por conducto de la Dirección General de Normas y la Procuraduría Federal del Consumidor, conforme a sus respectivas atribuciones.

9. Concordancia con Normas Internacionales

Esta Norma Oficial Mexicana es modificada (MOD), con respecto a la Norma Internacional, International Organization of Legal Metrology (OIML), R 59, part I y II, Moisture meters for Cereal Grain and Oilseeds, 2016.

Apéndice A

(Normativo)

Métodos de prueba

Los métodos de prueba para la aprobación de modelo, verificación inicial, periódica y extraordinaria se describen en el anexo A de la norma OIML R-59-2 (2016), ver Bibliografía y serán aplicados como lo determine la autoridad competente.

10. Bibliografía

10.1 NMX-FF-038-SCFI-2016, Productos alimenticios no industrializados para consumo humano-Fabáceas-Frijol (*Phaseolus Vulgaris L.*)-Especificaciones y Métodos de Prueba (cancela a la NMX-FF-038-SCFI-2013). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de octubre de 2016.

10.2 AVISO mediante el cual se da a conocer al público en general la autorización del Patrón Nacional de Contenido de Humedad en Sólidos, así como la cédula con la descripción, magnitud, definición, unidad, alcance, incertidumbre y medidas a las que provee trazabilidad, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de julio de 2016.

10.3 Vocabulario Internacional de Metrología Conceptos fundamentales y generales, y términos asociados (VIM), JCGM200:2008, Traducción al español del VIM 3ª, 2012.

10.4 Handbook 44, Specifications, Tolerances, and Other Technical Requirements for Weighing and Measuring Devices, International Recommendation 59, "Moisture Meters for Cereal Grain and Oilseeds", Edition 2016 (E).

10.5 DICONSA. Instructivo para el muestreo y análisis de maíz, frijol y arroz. Dirección de Comercialización. Nov. 2011.

10.6 International Organization of Legal Metrology (OIML), Sixth Committee Draft Revision International Recommendation 59: I y II, "Moisture Meters for Cereal Grain and Oilseeds", 2016.

ARTÍCULO TRANSITORIO

ÚNICO. La presente Norma Oficial Mexicana, una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como Norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales después de su publicación.

Ciudad de México, a 12 de abril de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, Lic. **Alfonso Guati Rojo Sánchez**.- Rúbrica.

RESPUESTA a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones, publicado el 22 de septiembre de 2021.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.- Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia.- Dirección General de Normas.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-194-SE-2021, DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS LIGEROS NUEVOS-REQUISITOS Y ESPECIFICACIONES. PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 22 DE SEPTIEMBRE DE 2021.

EDUARDO MONTEMAYOR TREVIÑO, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CONNSE), con fundamento en los artículos 34 fracciones II, XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3, fracción XI, 39 fracciones V y XII, 40 fracción I, 41 y 47 fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización 28 y 33 de su Reglamento; Tercero y Cuarto Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 36 fracciones I, IX y X del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publica la Respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de septiembre de 2021.

Las siguientes Personas, Empresas e Instituciones presentaron comentarios durante el período de consulta pública:

- Ciudadanos Independientes.
- Alcaldía de la Bicicleta.
- Alianza Nacional por la Seguridad Vial, A.C. (ANASEVI).
- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA).
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA).
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (ANDI).
- Cámara de la Industria Automotriz.
- Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) de Argentina.
- Asociación Mundial para la Seguridad Vial.
- BCSilcetos Colectivo de Ciclismo Urbano, AC.
- Bicitekas, A.C.
- Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, A.C. (CAMINA).
- Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA).
- Click Por Amor Abróchalos.

- El Poder del Consumidor, A.C.
- General Motors de México, S. de R.L. de C.V.
- Honda de Mexico, S.A. de C.V.
- Instituto Mexicano del Transporte (IMT).
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP).
- Isuzu Motors de México, S. de R.L.
- JAIME, AC.
- Liga Peatonal, A.C.
- Movilidad y Desarrollo México, A.C
- Movimiento de Activación Ciudadana, A.C.
- Normalización y Certificación NYCE, S. C.
- Organización Mundial de la Salud.
 - o Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS México).
- Peatonline.
- Polithink, S.C.
- Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe, (Latin NCAP).
- Programa de subvenciones para la seguridad vial BIGRS.
- Proyecto Céntrico, S.C.
- Puebla Vigila, A.C.
- Ruedas del Desierto, A.C.
- Refleacciona con Responsabilidad, A.C.
- Stellantis México, S.A. de C.V. (Stellantis).
- TRL Limited (TRL).
- Víctimas de Violencia Vial, A.C.
- Centro de Transporte Sustentable de México, A.C.
 - o World Resources Institute México (WRI México).

- Ciudadanos Independientes 1:

Jessie Jimeno, Salim Turcott, Beatriz Cervantes, Oscar Soberano, Ramiro Novelo Damken, Jorge Peña, José Enrique Conde Carrillo, José De Jesús Acevedo Vega, Jesus Ramírez, Luis León, Juan Ruiz, Verónica E Solís, Pérez Campos Gerardo José, Nadia Ruiz, Gabriel Rojas, Francisco Gonzalez, Alfredo Quijano, Luis Gerardo Ramirez Castañón, Fernando González Ambriz, Kenneth Treviño, Lilla Larios Ramirez, Jose Villegas, Berenice Jiménez, José Luis González, Azael Herrera, Germán Valdovinos, Diana Soria, Ivette Partida, Maria Suárez, Cruz Domínguez, Paul Islas, Julieta Castañeda Jurado, Diego Hernandez, Daniel Perez Macias, Julia González, Victor Daniel Rocha, Marco Antonio Carrascosa Muñoz, Gilberto Manuel Góngora Casanova, Rene Escobar Solis, Oscar Curiel, Ezequiel Ramírez, Abelardo Martínez, Luis Ramos, Mario Novalés, Ezequiel Ramos Hernández, Maribel Camacho, Karen Nava, Mario Jesús Neri, Daniel Galeana, Kenia Méndez, Natalia Amezcua, Erik Cervantes Garcia, Alejandro Gallardo, Antonio Ugalde, Edgar Olivera, Juan Carlos Quintero, Mario Palacios, Jose Aurelio Groth Carmona, Galagar Rebollo, Eleazar Martinez, Osiris Estrada, Victor Rubén Farías Rolón, Lorena Andrade, Moises Pedraza, Marco Ramirez, Pablo Dorotei, Lidia Muñoz Muñoz García, Gustavo Guzmán, Fernando Garcia, Edgar Jasso, Victor Adrian, Sarah Rosales, Moisés Vázquez, Mario Rivera, Guillermo Mora, María Del Carmen Contreras, Lucero Medina, Roxana Ixtabay Santos Dorantes, Verónica Martínez, Gustavo Santiago, Julio Acosta, Palmira Malatesta, David Del Razo Rodríguez, Efraín Hernández, Nati Del Carmen, Julio Merino, Ezaú López, Edgar Peralta, Susana Martin Del Campo, Fernando Ruvalcaba Arteaga, Hilda Rossano, Carolina Alvarado, Alfredo Villegas, Gladys Zárate, Manuel Ortiz, Christian López, Garcia Delgado Jorge, Carlos Arellano, Eduardo Lara Gómez, Francisco Garcia Jiménez, Epifanio Cosquilla, María Esther Juárez Pacheco, Daniela De Nicola, Rutilo Antonio Santana, Alejandro Navarro, José L Morales R, Abel Castillo, Roberto Carlos Arcos Sierra, Miguel Angel López, Fidel Ruiz, Lizeth Carolina Machi Avila, Jacobo Mendoza, Martín Salvador Muñoz, Carlos Martin Galindo Perez, Hugo Balderas, Evelyn Becerra, Victor Mendoza, Mario Garcia, Jared Tuyub, Andrea Morales Ríos, Jesus Vega, Sócrates Linares, Angel Ivan Silva, Gabriel Arenas Ordaz, Guadalupe Santos Franco, Omar Carrillo, Perla Guzman, Iván Vera, Víctor Tapia, Docktor Morris, Oswaldo Sainz, Ricardo Bolaños, Gerardo Espinoza, Salvador Granados Alcantar, Pablo Nava, Eduardo González, Claudia Esquivel, Israel Díaz, Adrian Brito, Óscar Rojaz, Luis Herrera, Paloma Lázaro, José Luis Hernandez Avila, Delfino Cabrera Rhodas, Helaman Santos, Julio Jiménez, Raúl Flores, Gabriela Balbontin, Guillermo Lozano Sanchez, Guillermo Hernández García, Juan Hernández, Daniel Carrillo, José Vicente Quintero Ramírez, Hugo Esquivel, Angélica Santos, Paulina Jimenez, Alma Araceli Chávez Guth, Abraham Aguilar, Paola Avila, Armando Sosa Porras, Erika Rebollar, Diana Resendiz, Fernando Madrigal, Andrés Reyes, Braian Zempoalteca Zempoalteca Flores, Miguel Manzanilla, Adrian Torres De La Rosa, Juan Celis, Cesar Castro, Cesar Luna, Ana Torres, Ariana Ordoñez Hernandez, Paulina Magaña, Juan Pérez, Andrei Ortiz, Eduardo Cobian, Andrés Rubí, Alberto Sandoval, José Arango, Jose Rojas, Dany Kp, Hector Tarango, Marco Caravantes, Eduardo Vázquez, Ruben Garnica Monroy, Fernando Isaias Pérez Aguilar Pérez, Damaso Pérez Canseco, Celina Tenorio, Victor Collazo, Gustavo Garcia, Mónica Peña, Marco Antonio Tenna Lázaro, Martha María Fuentes Navarro, Mario Pardo, Miguel Garcia, Tere Pavon, Elsa González Zea, Sergio Reyes, Carla Sanchez, Eduardo Urbina, Efraín De La Cruz, Aliká Vargas, Roberto Flores, María Gallardo, Lizette Mejía, Leslye Gallardo, Mauricio Cortés Ramírez, José Antonio Lorencés, Mauro Licea, David López, Ivan Campos, Omar Reyes, Héctor Cervantes, Carolina López, Guillermo Pérez, Aida Rosa Muñoz Bello, Daniel Luna Olmos, Alex Serrano, Francisco Rubio, María Antonia Marmolejo Zapata, Carlos Jimenez, Fernando Escobar, Nora Del Aguila Reyes, Rogelio Gomez, Pablo Torres, Carlos Romeo, Rodrigo Díaz, Emanuel Rosas, Carlos Andrés Rivera, Jorge Agustín Quevedo Yedra, María González, Katya Jara, Luis Torres, Alberto Adrián Figueroa Ramirez, Mario Dominguez, Manuel González, Gustavo Hernández, Julio Rivera López, Liliana Orege, Odra Orozco López, Amalia Albores, Pedro Garcia, Daniela Segura, Martin Ramirez, Geovanny García, Ignacio Navarro, Luis Jurado Gutiérrez, Marya Rodríguez, Marco Rodriguez, Marcos Antonio Morales Aguil, Juan Avalos, Tomás Villa, Maria Flores Flores, Laura Jimenez Camilo, Marco Ramirez, Oscar González, Adrian Velazquez, Ofelia Vera, Luis Amayo, Javier Pérez, Héctor Armando Santana Ramirez, Oscar Eslava Pérez, Arcelia Maya, Ljose Luis, Alicia Ojeda, Omar Hernández, Carlos Ramirez, Dante Edilberto Lopez Gonzalez, José Esteban Gomez, Jorge Reyes, Lizbeth Benavides, Samuel Hernández, Jorge Alfonso Monjaráz Domínguez, Erick Romo, Juan Carlos Rubio, Arturo Lopez Cisneros, Carlos Peralta, Selene Berenice Miguel García, Luis Aguilar, Patricia Ezquivel, Jose Pineda, Juan José Domínguez, Ulises Laureano, Urim Mejía Navarrete, Keyth Suderio Azevedo Ribeiro, Jose Mendoza, Jecka Vigueras, Fer Vargas, Jorge Pazarán, Lupita Flore, Felipe Viveros, Hugo Sánchez Romero, Gui Ayala, Enrique Palma, María Isabel López, Orlando Velázquez, Isaac Jorge, Jorge Garmart, Jenny Sánchez, Alejandra Rodríguez, Jose González, Yuri Jiménez, Rodrigo Moreno, Omar Martinez Gómez, Juan Antonio Lopez Cuéllar, Marco Antonio Dionisio, Ugo Cruz, Jose Max Flores Orozco, Felix Arturo Cordova Arrieta, Gerardo Trejo, Hector Bastidas, Sofía Alvarez, Ethelvina Manzanarez, Jorge Rodríguez, Concepción Del Carmen Ramirez Murillo, Abril Corona, Israel Garay, Roberto Alfaro, Omar Acosta, Grecia Valles, Angelica Luna, Manuel Robles Legorreta, Ivan Chavez, Monica Martinez, Juan Oropeza, Santiago Santiago, Claudia Trujillo González, Pedro Garcia, Guillermo

Bermúdez, Osvaldo Bravo, Horacio Ruiz, Rosario Sarmiento, Monica Ramirez, Laura Gavidia, Carlos Nava, Miguel Luna, Reynaldo Teloxa, Ramiro Gaona Rico, Yico Hernández, Israel Rodríguez, Augusto Argáez, Cecilia Hernández, Miguel Baeza, Javier Lucas, Fabiola González, Luis Carlos Pacheco, Francisco Gonzalez, Maurilio Fuentes, Gerardo Daniel Mejia Ramirez, Edgar Loera, Victoria Espinosa, Miguel Angel Martinez, Andres Aguayo, Miguel Angel Martinez, Irasema González, José Luis Esteban Ambrosio, Sam Aldama, José Echeverría, Erika Ornelas, Fernando Ordaz, Beverley Castro, Samuel Domínguez Rodríguez, Gabriela Abygail Alonso Canto, Héctor Caldelas, Miguel Malvaez, Ricardo Araiza, Adrian Cervantes, Samuel Bellamy Rojas Lopez, Jaime Diaz, Pablo Diaz, Norma Diaz, Salvador Ortega, Fabian Barajas, Ilse Moreno, Ernesto Quintero, Marcela Esquivel, Humberto Salazar, Verónica Vázquez Palomec, Arturo Garcia, Guillermo García, Adriana Galván, Letizia Vázquez, Ricardo Luna Aguilar, Yolanda Sanchez, José Alberto Dieguez, Silvia Escamilla, Manuel Andrade, Salvador Garcia Guzman, David Casillas, Rodolfo Rubio, Moises Mota, Beatriz Torres, Fabiola Vázquez, Jorge Peralta, Dayana Pruneda, Jesus Espinosa, Estela Rueda, Federico Fuentes, Rossana Hernández E, Juan Carlos Elias Muro, Heriberto Robledo, Jesús Francisco Almaraz Rodríguez, Adrian García Segura, Guadalupe Padilla, Rene Castañeda, Uriel Eduardo Hernández Estrada, José Antonio Carvajal, Jorge Alberto Martínez Vega, Maria Bojorquez, Hoservy Catalan, Maria Del Carmen Vergara Mendoza, Carolina Ramon, Héctor Enrique Flores Hernández, Adriana E Meneses Reyes, Sergio Ramirez, Ernesto Ramirez, Ruben Bautista, Gabriel Mejía, Jose Carlo Enríquez, Eduardo Dueñez Intriago, Lucero Luna, Roberto Trejo Albarrán, Carlos Hernández, Ricardo Macedo Conde, Itsi Alveano Aguerrebere, Ramírez Becerril, Christian Rangel, Andres Espinoza, Yadira Santana, Paloma Castelan, Braulio Jasso, Dalia Salazar, Máximo Pérez, Arturo Dorado Prieto, Yessica Varela, Claudia Cardona, Andres San A Limón, Abraham Rodríguez, Anahi Alcaraz, Kristhian Guerrero, Velázquez García, Xochitl Zacarías Díaz, Natanael Jecsan Cortés Soriano, Miguel Leyva, Héctor González, Alejandro Ramos, Ari Come, Fernando Sánchez, Ilian Boretti Flores Pacheco, Mariano Moreno Santaella, Luciano Cano, Robert Vega, Ana Nolasco, Hugo Cortes, Fernando García A, Erick Glez, Moises Raul Reyes Sandoval, Lourdes García, Juan Ibarra Cao Romero, Rosalio Sánchez, Erika Miceli, Gerardo Aniceto, Gizéh Olazarán, Anna Flores, Daniela Hernández, Julio Jurado, Edgar Díaz, Rosy Guerra Zamora, Martin Edvino Vega, Nadia Nadia Ortiz, Carlos Contreras, Gustavo Ortiz, Sonia Rodríguez, Adriana Isabel Arguello Ruiz, Rafael Ramos, Laura Alvarado Morales, Norma Alicia Cardenas Dominguez, Juan Carlos Montes, Juan Carlos Montes, Lorena Martínez, Jose Nuñez, Alondra Castillo, Héctor Baruc Merino Aguilar, Elias Rodriguez, Karen Garduño, José Tavares, Eder Pozos, Felix li Barron Fuentes, Humberto Requena De La Rosa, Alejandra Talavera, Gutiérrez Daniel, Rafael Guadarrama, Víctor Hugo Morales, Ana Avila, Gerardo Roari, Rafael Aldecoa, Francisco García Hernández, Eliit Ruíz, Jonathan Sánchez, Mario Casillas, Karen López, Jorge Acevedo, Carlos Alberto Jurado Rojas, Ricardo Piña, José Luis Martinez Martínez Ramírez, Fernando Moreno, Leila Segura, José Manuel Mares Cabra, Jose Paez, Aracely López, Sergio Urquiza, Patricia Alcantar, Víctor Manuel Cruz, Karina Yañez, Johana Patricia Hernández Rubio, José Óscar García González, Mario Ruiz, Julio Cesar Loya Sotelo, Urbano Toledo Vázquez, Patricia Reyna, Ivan Contreras, Rodolfo Grajales, Brenda Terán, Argel Vera Lugo, Jose Andres Balderas Tun, Erick Pérezcastañeda, Oscar Carmona, Miriam Estefani Olivas Alvarez, Francisco Lopez, Jesús García, Misael Ortiz Ortiz, Erick Sanchez, Abraham Tafich, Eva Lara, Joanie Wendy Sierra Muñoz, Ignacio Abraham Peralta Gutiérrez, Robrto5 Cruz, Guillermo Velázquez, Edgar Alvarado, Raymundo Vargas, Marco Antonio Escalante Castro, Mónica Martinez Valdes, Raul Aster Lamas Blanco, Natalie Baeza, Irving Gallardo, Alejandro Gudiño, Fernando Vera, Jesus Ortega, Samuel Iparrea, Adriana Vázquez, Alejandro Ramírez, Saúl Garduño, Irene Paz, Carlos López, Humberto Rivera, Elesban Jiménez, Alejandra Martínez, Adriana Castro, Juan Pablo Garrido Herrera, Luis Garfias, Mónica Araceli Carrasco Belman Carrasco, Gabriel Lopez, Lizbeth Zavala Cruz, Alan Hernández, Abel Perez, Juan Pombo, Carlos Gutiérrez, Ismael Rojas, Maria Gómez Amaya, Jesus Juarez, Miguel Vázquez, Alfonso Alapisco, Jose Zamorano, Angel Rodríguez Miranda, Francisco Galardo, Manuel Carrillo, Eduardo Martinez, Pilar Valencia, Ricardo Hernández Del Angel, Carlos Gasperin, Adrian Delgadillo, Alfredo Olvera Vera, Juan Moreno, Leonardo Muro, Rodrigo Ramos, Verónica Torillo, José Eduardo Cortes, Emma Acuña, Chrsitian Contreras, Armando León, Alberto Velasco, Angel Torres, Juan Enrique Leos, Oscar Moreno, Abraham Birrueta, Ney Manuel Delgado Lopez, Fabian Delgado, Roberto Cortés, Carlos Silva, Yiselin Alvarez, Laura Espinosa, Rubén Calderón, Josué Martínez Acosta, Jeronimo Carlos Torres, Lidia Muñoz, Luis Armando De Los Reyes, Orel Morales, David Villanueva, Luz Landero, Oscar Liera Mendez, Alberto Martínez, Angelica Fuentes, Garcia Loria Cesar Ivor, Adriana Solé Durazo America, Mirza Tercero, Jetzemani Salgado, Nayeli Enciso, Carlos Barrón, Juan Francisco Rocha Ruenes, Liz Bouchant, Adalberto Rosales, Carloman Garduño, Marcos Gonzalez, Sofía Leal, Ciro Fernández, Rodrigo Salazar Adams, Marcela Vázquez, Luis Enrique Rodriguez Carranza, Leo Mizraim, Mauricio Machorro, Naomi Campos, Dulce María Nava, Jorge Aguilar, Pablo Torres, Carlos Valentín Bobadilla Monroy, Jesús Guevara Aguilar, Cruz Amalia Larrañaga Durón, Josué Garcia, Alexis Sosa, Fernando Vargas, Pedro Castillo, Jesús Quintero, Gabriela Flores, Yasuaki Luna, Ana Paula Herrera, Said Torres, Cynthia Lira, Ulises Rodriguez Hernandez, Armando Diaz, Cristina Farías, Esther Sangri, Elizabeth Rueda, Clara Alicia Morales Jiménez, Nabila Márquez Gómez, Guadalupe Hermida, Sergio Leonardo, Eva Rodríguez, Jose Santiago, Juan Medina, Balfre Valera, Edmundo D'artote, Raul De La O, Patricia Larios, Katty A, Cesar Guzman, Ezequiel Zúñiga, Agustín Rendon, Carolina Del Valle, Carlos Valdez Lopez, Ana Cárdenas, David Porchini, Stephan Seidel,

Ines Monsivais, Jesús Cárdenas, Mauricio Carrillo, Alejandro Perusquía, Felipe Rojas, Io Castillo, Moisés González, Luis Antonio Pámanes, Julio Azamar, Víctor Granillo, Dora Vaca, Jessica Peniche, Benjamín Delgado, David Martínez, Edgar Lozano, Diana Arroyo, Otto Rivera, Martín Venegas, Rene Lopez, Arturo Farias, Francisco Javier Jimenez Alvarado, Yessica Lopez, Lilian Pérez, Tania Ascencio, Chaires Leticia, Antonio Roque, Dulce Lopez, Patricia Lira, Gabriela Fernandez, Arturo García Cruz, Marco Ubaldy, Jeans Fernandez, Emmanuel Garcia, Laura De Gómez, Salvador De Lucio, Fanny Lucas, Maria Soria, Melina Hdz, Pamela Navarrete, Leticia Hernández, Kary Anpro, José García, Valentin Garcia, Enrique Peralta, Carlos Martínez, Sandra Hernández, Susana Aguirre, Alejandro Calvillo Unna, Cecilia Carmona, Maria Guadalupe Ortiz Reyes, Octavio Graniel Zárate, Alan Uziel Padrón Villanueva, Rafael Garcia Agapito, Yoana Velazquez Cortes, Violeta Fierro, Liliana Camacho, Maria Karina Cortés González, Valter Godoy, Ismael Carmona, Berenice Escobedo Rico, Mario Ramirez Canto, Francisco Rafael Santiago Hernández, Onésimo Montalvo May, Serafín García, Luis García, Sinuhe Cruz, Martín Cordero, Daniel Texcocano, Cristóbal Rodríguez Torres, Carolina Ramirez, Laura Mercado, Olga Velazquez, Jluís Hdz, Isabel Ramirez, Isabel Lima, Areli Sanchez, Alfredo Alonso, Rogelio Solís, Daniel Nieves, Erica Montero, Irving Cohate, Irving López, Josue Guzman, Jazmín Vaca, Adan Robledo, Mario Silva, Edgar Ruiz Delgado, José Abraham Torres Domínguez, Maria Fernanda Garduño Mendoza, Felipe Hernandez Bravo, Bianey Piña, Oscar Céspedes, Ángeles Pereyra, Eusebio Cruz, Mauricio Ortiz, Gabriela Pinto, Diego Monsiváis, Marco Mejorada, Raul Rodríguez, Marcos Aguilar, Mauricio Unda, Febe Vicente Torres, Ivan Tello Rocha, Norl Vasconcelos, Raúl Pérez Velasco, Sergio Eduardo López, Fco Javier, Adriana Peña Blanco, Ana Lucía Negrete, Yanik Sánchez, Edgar Valdez, Luis Antonio Ramos Portillo, Diana Granados, Carlos Ponce, Aldo Muñoz, Juanita Juana Solis González, Fjcz@Yahoo.com Cuéllar, Jesús Ulloa, Mario Carpintero, Juan Contreras, Héctor Rivera, Mary Bottagisio, José Granados, Rene Ricardo Guerrero Pedraza, Marcela González Corona, Eli Dávila, Alejandro Pérez Valencia, Israel Amador Galaviz Jiménez, Rodolfo Adrián Ramírez Ortiz, Edgar Ricoy, Amaury Benitez Arteaga, Luque Lozano Francisco Javier, Fernando Rojas, Jonás Albañil, Jorge Abreu, Adriana Sánchez, Jesús Calzada, Sergio Romero, Ignacio Salazar, Bárbara Soto, Norma Medina, Gloria Luz Cadeza Aragón, Vic Vázquez, Isabel Herrera, Maria Luisa Aguilar, Miguel Balbuena, Oscar Cruz, Oyosa Lopez, Alberto Alcázar Hernández, Ruben Reyes, Rafael Vargas, Raúl Diaz, Luis Fernando Rangel, Olivia Chaires, Gabriela Ramírez, Ivett Ortiz, Alejandra Garcia, Víctor Bárcenas, Juan Carlos Rodríguez, Francisco Higuera, Rafael Méndez, María Del Pilar Sainz De La Maza, Silvia Hernández, Citlally Viridiana Hernández, Minerva Cruz, Perla Rojas, Víctor Hugo Nieto Loeza, Mónica Morales, Concepción Rivera, Cristóbal Campos, Laura Cabral, Benjamin Camacho, Favio Gracia, Alberto Pérez, Luis Tapia, Mario Armando Carrera, Iliana Cienega, Carlos Chav Z, Adriana Colín, Christian Rodríguez, Karla Fonz, Sergio Guerrero, Juan Avendaño, Gabriela Cisneros, Juan Tirado, Oliver Espinoza, Joel Hernández, Swemi Yareli Sánchez Guzmán, Aida Martínez, Alejandro Maldonado, Claudio Sandoval Mendoza, Marco A Cruz, Guillermo Salinas Escudero, Lorenzo Talamantes Castro, Alejandro Rodríguez, Jenny Domínguez, Gabriel Martínez, Julia Marín Marín, Eduardo Cruz, Gerardo Ochoa, Raquel Sanchez, Gerardo Arellano Soria, Anabel Cortés, Cinthia Hernández, Ramon Alvarado, Landy Ortegón, Eri Rivera, Rodrigo Garcini, Eduardo García, Hughes Arminda, Citlali Alicia Hernández López, Julio Castro, Enrique Flores, Veronica Segura, Sonia Hernández Reséndiz, Mario Martínez, Julieta Marrón, Raymundo Morgado, Arturo Hipólito, Adriana Balboa, Javier Santiesteban, Damian Medina, Brenda Cruz, Rosa Flores, Carlos León, Guadalupe Vianney Chávez Valerio, Arianna Gonzalez, Ernesto Becerra R, Hans Neufeld, Edith Estefanía Chacón Luján, Lupita Hernández, José Luis Calzadilla Soto, Valeria Ramos, Carlos Hernandez, Germán Lozano, Juan Fabian, Víctor Muro, Enrique Delgado, Cesar Velasco, Elvia Patricia Iñiguez, Rodolfo Wajsfeld, Karla Martínez, David Ortiz, Félix Sahed Bedolla Perez, José Ricardo Harding Landero, Benito Ceballos, Gabriela Inclán, Cesar Xiu Antonio, Jorge De Los Rios Galán, Paulina Moreno, Oscar Ortiz Rodríguez, Omar Perez, José Luis Gutiérrez, Cristóbal Gregorio Cruz, Enrique Ortega Reyes, Verónica Bautista, Emmanuel Lopez Orozco, Miguel Espini, Alberto Sergio Nuñez Bello, Gerardo Requena, Francisco Antonio Davila Cruz, Julio Cesar Arreola Carrasco, Josue Misael Huerta Ramirez, Cirilo Bravo, Julia Orantes, Eduardo Mtz, Ollervides Toribio Esteban, Daniel Antonio Castillo Esparza, Alejandro Echeverría, Gerardo Munguía, Mariana Márquez Ortiz, Jorge Melchor, Marco Ceballos Hernández, David Larraga, Ivette Oo, Leandro Perillo, José Manuel Balderas, Francisco Astorga, Nanci Rodríguez, Marina Castro Perez, Marco Tenorio, Enrique Meza, Federico Sobrino, Jesús Ortiz, Juan Corona, David Bosada, Liliana Ramírez, Alejandra Becerril, Juan Gomez, Humberto González, Rosa Gatica, Juan Charnichart, Luis Barroso, Alfredo Mozqueda, Tania Ordoñez, Silvia González Ocampo, Ricardo Rodríguez, Arnoldo Rodríguez, Martín Rodríguez Fuentes, Liliane Hoth, Yenisei Ramírez Toscano, Cesar Cuevas, Fatima González Canton, Cirilo Hiady Cortés Muthé, Arturo Rivera, Samantha Páez, Eduardo Palacios, Ricardo Parra, Laura Torres, Beatriz Camacho, Manuel Villarreal Romero, Jorge Álvarez, Isai Valdez, Antonio Garcia, Gabriela Figueroa, Rene Ibrahim Olvera, José Zárate, Alejandro Ramones Valenciano, Rodolfo Miranda, Eduwiges Anaya R, Gabriela Loza, Lucia Sánchez, Jesús De Dios Estrada Bermudez, Gabriela Santillan, Aleckz Velaz, Fernanda Cabrera, Alfredo De La Madrid, Diego Ramirez, Ashanty Lr, Claudia Campero, Víctor Tun, Francisco Javier Villa Ramos, Oscar Gutierrez Soto, Mario Santacruz Meneses, Magnolia Garcia, Carlos Aguiluz, Regina Nava, Luisa Arvizu, Jesus Zunigavazquez, Edgar Ramirez Garcia, Aldo Muñoz, Gabriela Flores, Jorge Manuel Martínez Morales, Jordan Emanuelle Ramos, Miriam Galván Cortés, Carlos Cantu, Atziri Pérez, Ramón Silva Pacheco, José Guadalupe Gonzalez, Antonio

Cabañas, Daniel Sánchez, Jorge Mendez, Francisco Lopez, Jorge Muñoz, Miguel Antonio Negrete, Monica Rivera, Sadek Andriano, Ivan Vazquez, Lluvia Santacruz, Irma Maribel Nicasio González, Hugo Ramírez, Gerardo Hernández, Flavio Lazos G, Hugo Escobar, Maria Alicia Del Carmen Cruz Sosa Y Ordoño, Tayron Vargas, Wendy Ayala, Victor Manuel Tovar, Arturo Noriega, Carolina Estrada, Guillermo Jiménez, Luis Rivera, Francisco Cordero, Hugo Hernandez Cordoba, Edgar Garcia, Antonio Agustin Cárcamo Cruz, Julio Cesar Trevino Sánchez, Agustín Guzmán Ronco, Fabio Contreras Capetillo, Luis Tristan, Miriam Conde, Maria Ponce, Abraham Méndez, Ericka Fernández, Susan Mendoza, Gerardo Vargas, Angel Pech, Luis Ruiz,, Palacios Palacios, Hector Ruiz, Pedro Rivas, Gloria González, Pedro Alvaro Aquino Vivías, Alejandro Muñoz, Abraham Valerdi, Grecia Gutiérrez López, Orlando Garcia, David Bucio, Patricia Gómez, Carlos Armando Cabrera, Juana Marcela Ramirez Campero, Erandhi Huitzil, Tania Martínez Rodríguez, Lidia Arvizu, Rodolfo Gutierrez, Ivan Gonzalez, Javier Zeable, Gabriel Barbosa, Miguel Estrada, Héctor Garcia, Christian Duran, Edgar Horacio Perea Gaona, Pablo Adolfo Vázquez, Griselda Ruiz, Laura Noriega, Claudia Celaya, Oscar Manuel Pérez, Eric Gallardo, Ruth Perez, Mauricio Vallado, Francis Martínez, Jorge Medinab, Omar Meza, Pedro Abraham, Alicia Noriega, Francisco Olvera, Almis Aguirre, Mariana Alonso, Lohana Mioni, Luis Arroyo, Mireille Ville, Alma Arechiga, Oscar Cortazar, Uriel Morales, María Cuautle, Christian Serna, Marcos Montesinos Aquino, Jose Antonio Sandoval, Manuel Sanchez, Yolanda De Los Reyes, Jesús Reyes, Magdalena Villa, Carlos Melendrez, Rodrigo Flores, Elaine Kemp, Monica De Los Reyes, Elena Aguilar Aldrete, Arianna Guitron, Ivan Garcia, Elizabeth Valdez, Citlalli Flores, Martha Aguilar, María Dolores Méndez Ugalde, Andrea Ramirez D, Magda Velazquez, Oscar Yamakawa, Rodríguez Sanchez, Santos Alcindor Hernández De La Torre, José Jesús De La Cruz, Pedro Guzmán, Maria Salgado, Miguel Gonzalez, Daniel Reyes, Héctor Ortega Franco, María Antonieta Bolaños, Carol Cariño, Miguel Angel Cárdenas, Juan Carlos Ramirez, Roque Estrada, Edson Rodriguez, Julián Moreno, Carlos Aldama Torres, Sílvia Robles, Oscar Río Becerra, César Castro, Ángel Castañeda, Daniel Lopez Robles, Reynaldo Gamez, Monica Montserrat Rodriguez Arteaga, Juan Carlos Moreno, Joaquin Rangel Perez, Juárez Fernando, Diego Cruz, Lorena Farfán, Rosalinda Austria, Erick Morales Conde, Mayra Escobedo, Norma Navarro, Susana López, Marisol Carrillo, Narcedalia García González, Laura Valls, Areli Maza, Miguel A Cruz, Liliána García, Brenda Ortiz Arellano, Zulema Anguiano, Cesar Alferez, Constanza Espinosa, Julio Hernndez, Reyna Alfaro, Noé Esquivel, Jose Cerino, Adela Pulido, Johan Márquez, Núria Castells, Imelda Berenice González Juárez, Araceli Pérez Bautista, Teresa Sánchez, Fiorella Espinosa De Candido, Itzumi De La Cruz Hernández, Adrian Trejo, Abel Zumaya, Luis Alvarez, Jacqueline Estrada, Jorge Herrera, Gabriel Cruz Elias, Adan Vazquez, Gilberto Mendez, Nestor Emmanuel Luna, Alberto Jasso Martinez, Adriana Aranda Cámara, Jesica Ivonne Herrera, Cristóbal Riestra, Oscar Pérez, Luz Divina Ramírez, Alvaro Alba Kuri, Oswaldo Hernández Mtz, Víctor Román, Jaime Mauricio Piñón López, Juan Altamirano, Jesús Urbina Méndez, Georgina González Rodríguez, Raul Cruz, Jose Jimenez, Agustín López García, Domingo Torres, Ramón Morales Vázquez, Martaha Jimenez, Luis Contreras, Lizbeth Olalde, Roxana De Los Reyes, Clara Lopez Ramirez, Carolina Ibarra, Jorge Garcia, Darío Tzihuari Arriaga Moncada, José Luis Hurtado, José Ramón Ibarra, Carlos David Salazar Hernández, Carolina Dominguez, Manuel Dominguez Gurrola, Jose García, Francisco José De Anda Orellana, Michael García, Ramses Requena, Adriana Rufina Márquez Miranda, José Alberto Gil Begines, Diego Rendón Peral, Verónica Trejo Gracia, Fernando Javier Gonzazlez, García Modesto, Jaime Melendez, Wilbert Lizama, Jesus Flores, Jesús Martínez }, Karla Castillo, Luis Alberto De La Peña Chavez, Sergio Delgado, Carlos Alberto Morales Ramírez, Alicia Guerrero, Oscar Zamora, Marina Mercader, Adriana Caravantes López, Ivan Alejandro Najera Reyes, Claudio Mario Dessens Gómez, Paloma Estrada, David Perez, Alejandro Villaseñor, Luis Vazquez, Rodrigo Hernández, Carlos Santos, Isidro Gomez, Juan Jose Gordon1, Gerardo Olivares, Jesus Valdezbarraza, Elias Otañez Peto, Diego Alvarez, Dulce Alonso, Oscar Garzzini, Nicté Horta De La Rosa, Eduardo Escobar, Corina Ethelvina Cortés Calderón, Dulce González Murillo, Jorge Chávez Bonilla, Rafael San Luis, Laura Rue, Iris Gastelum Gerardo, Adriel Sánchez, Sergio Noe Obregon, Miguel Sober, Jesus Segura, Eme Ce, Jesús Armas, Adela Rodriguez Soto, Enrique Díaz Alvarado, Yuliana Rojas, Hugo Ceballos, Victor M Chable Blanco, Alex Aguilar, Homero Márquez Ramos, Antonio Vargas, Héctor Cervantes, Ruth Couder, Noé Bautista, David Ramos, Paola Crisostomo, Adrian Galindo Hernandez, Jorge Torres, Juan Gabriel Hernandez Rodriguez, Mariana Mondragón, Oliverio Delgado, Sebastian Ramirez De Arellano Aguilar, Daniel Octavo, Rafael Gallardo Gomez, Ricardo Trinidad, Christian Lopez, Rubén Eduardo Pérez Hidalgo, Tonatihu Ponce, Paola Enríquez, Luz María Aguilar Reyes, José Luis García, Ruben Mena, José Angel Llerenas Sanchez, Ana Ramirez, Víctor Zavala Martínez, Hernandez Rafael, Uriel Rodríguez, Pilar Palacios, Juan De Dios Torres Ramírez Juan, Enrique Guerra, José Iván Villegas Torres, Miguel Angel Zamarripa, Omar Romo Murguía, Luis Rodriguez, Javier Melendez, Alma Jarquin, Diego Castillo, Luis Fdo Calderon, Roberto Escobar, Gerardo Campuzano, Enrique González, Christian Renan Chavez, Jose Luis Ortiz Feleison, Juan Carlos Cruz, Jorge Sandoval, Oscar Flores, Celitc Rodarte, Víctor López, José Juan Osoños, Jonathan Sanchez Bernal, Oscar Perrz, Jorge Enrique Arreola Carmona, Elda Romero, Enrique Saucedo Padilla, Fernando Paulin, Ayuth Avila, Reyna Moreno, Elizabeth Rangel, Rubén Kazama, Miguel Ángel Otero Vergara, Luis Enrique Carmona Vázquez, Ivan Godinez, David Damian, Antonio Cardona, Salvador Cobos, Rigoberto Tadeo Ortiz, Abril Janai Chanez, Efren Cortes Razo, Juan Rivera, Carlos Alejandro Bell Zaldivar, Francisco Escobedo, Ramon Antonio, Juan Bravo, Hector De Luna, Eder Alamillo, Sara Montaña, Vania Gonzalez, Edgar

Rodriguez, Pablo Alberto Reyes Ñique, Karla Monserrat González Torres, David Mateo Casanova, Luis Eduardo Hernández, Oscar Ramirez, Jacqueline Licon, Alejandra Reyes, Blanca Trujillo, Ulises Pardo, Francisco Arturo Florez Macosay, Marcos Hernandez, Andrea Villarreal, Manuel De Jesús Luna Alvarado, Mariza Sarmiento Cordero, Monica Manzanares, Carmen Meade, Laura Angélica Melo García, Alejandro Abarca, Jorge Centeno Caballero, Artemio Barba, Brenda Corona, Laura Angélica Rubio, Susana Serrano, Susana Navarro, Nancy Alejandra Laureano Miguel, Diane Urban, Rodrigo López De Carde As, Alejandro Gutierrez, Nancy Hernández Rodríguez, Nicolás González, Laura Yañez, Kenia Elizondo Porras, Reyes Garcia, José Carmona, Ramón Franco Ruiz, Cindy Almaraz, Sergio Mendoza Bautista, Paloma Aguilar, Honorato Valencia, Abisai Ortega, Juan Martinez Valdez, Pedro Echeverria, Nelly Aleman, Edgar Javier Lopez Vaquera, Rodolfo Benitez, Fernando Martinez, Diana Carachure, Juan Luis Canales Cervantes, Cinthia Martinez, Maria Hermsillo, Miguel Pascual, Fatima Rubio, Francisco Cruz, Imner Salv, Claudia Narvaez, Guadalupe Sarai Guadarrama Mejia, Evaristo Toto Gallardo, Patricia Sanchez, María Fraga, Valentin Reyes, Nayeli Mosqueda, Lluvia Ríos Baltazar, Miguel Angel Gonzalez, Atenea De La Cruz Brito, Ingrid Montoya, María Elena Centeno, José Trejo, Claudia Ramos, Ruth Fajardo, Rafael Santos, Humberto Barbosa, Antonio Garcia, Luis Dorantes, Rocío Cabral, Octavio Delgado, Yanna De Méxicouni, Alberto Martínez, Beatriz Chávez, Héctor Ramírez Melo, Arturo Blanco, José Efraín Camarena Vudoyra, Nidya María López, Gabriela Sifuentes, Luis Edmundo Castillo, Eleodoro Hernández, Luis García, Renata Brun, Mariano Fernandez De Jauregui, Alejandra Cortés, Fernando Hernandez, Donovan Octavio Solís Béjar, Raul Solorzano, Edwin Garcia, Lizzet Romo, Victor Pool Santos, Roberto Zedillo, Carolina Hernández Wences, Eduardo Javier Bahena Paredes, Javier Pacheco Benítez, Laura Carrillo, Arturo Escoto, Aleida Garcia, Daniel Robles, Joel Vázquez Merino, Adolfo Meza, Alejandro Cruz, Gustavo L M, Daniel Basurto, Jazmin Martínez, Jesús Agustín Orueta Báez, Oscar Jesus Hernandez, Edrei Morales, Rogelio Fernandez, Juan Carlos Diaz, Victor Jiménez, Corinna Koch, Jorge Octavio Pereida Bustamante, Sandra Rodríguez, Delgado Erika, Alejandro Vázquez Garza, Jorge Tlilayatzí, Eduardo Calderón, Ricardo Díaz, Francisco Ariel Zenteno, Mercy Flores, Enrique Corona, Elda Nava, Héctor De La Torre, Liliana Mendoza, Emiliano Prieto, Kennia Jaramillo, Idalia Del Rocío López Cardona, Irma Ceja, Jonathan Cornejo Chávez, Eliseo Gonzalez, Elizabet Velasco, Edgar Bautista, Francisco Honorato, Mario Rodriguez, Tonatiuh Álvarez Del Castillo Estrada, Carlos Lopez, Eddy Domínguez, Alice Alicia, Miguel Vivas, Aram López, Noé Palacios, Jocelyn Elsy Fernandez, Claudia Vega, Arturo Valdespino, Mariana Montero, Pola Rojo Ramírez, Mario Hernandez, Ismael Davila, Mireya Quiroz, Maribel Flores, Sergio Barceló, Marco Pueblita, Plutarco Calles, Guadalupe Alvarez, Guillermo Labastida, Gaspar Díaz, Cristian Flores Lima, Jonatan Castro, Jacinto Manuel Elvira Armas, Tomás Bermúdez, Antonio Monroy, Aida Armijo, Gabriel Gutierrez, Antonio García Rodríguez, Andrea Cecilia Buitimea Arce, Samantha Carvajal, Omar Gonzalez, Alfredo Valdivia Rojas, The Yn, Angel Gabriel Barranco Venegas, Maria Victoria, Mario Ramírez, Rosario Corrales Castro, Francisco Palacios, Oscar Peralta, Aline Leduc, Samuel Meza, Luis Manuel López Flores, Rafael Zitle, Carlos Leyva, Gisela López, Evelyn Aguilar, Alejandro Martinez, Omar Sánchez Jiménez, Ana Landonni, José Antonio Camargo Caballero, Francisco Javier Guerrero, Javier Hernandez, Rodrigo Gutiérrez Contreras, Bertha Uribe, Ara Cue, Ricardo Trujillo, Olinka Picazo }, Omar Silva, René Mendivil, Sol Rivera, Fernando Cupul Cupul, Oliverio De Anda, Cabrera Perez, Gregorio Beltran, Jose Hernández, Ariadne Davila Estrada, Jesús Rodríguez, Atanasio Hernández, Corresponsabilidad En El Transporte, Jorge Hernández, Jose Eduardo Torres, Rosaura Fernández, Hugo Gabriel, Hiram Hernandez Antonio, Alejandra Díaz, Arturo Ubando, Gemma Gutiérrez, Tania Vite, Crystal Meneses, Leandro Balladares, Chávez Ulises, Dora Alicia Rodríguez Galván, Julieta Tabla, Daniel Garcia, Ricardo Cardenas Barajas, Josselita Janeth Hening, Sac Nicté Martínez, Rafael Chico, Roberto Peñuelas, Patricia Alvarez, Miguel Vizcarra, Joann Monter Y, Aldoñ Soto, Arturo Ruiz, Rodrigo Ayala, Georgina Treviño, Daniela Martínez, Juan Domínguez, Vannia Topete, Valeria Reyes Velazquez, Fernanda De La Parra, José Luis Otero Ramírez, Patricia Urrutia, Ricardo Rodríguez, Ana Karen, Janaí Atalía Sánchez Quiróz, Mario Hernandez, Israel García Castillo, Diëguz Käizær, Julio Fernandez, Javier Torruco Bautista, Jorge Arriaga, Lustein Nucamendi, Berenice Diaz, Héctor Eduardo Flores, Oscar Castillo, Jose Baez, Maria Del Rosario Barba Santos, Rigoberto Rodrigiez, Héctor Jesús Del Ángel Cazares, Claudia Nieves Ibáñez, Carlos Borbon, Luis Arturo Dominguez, Jair Moreno, Salvador Leonel Gonzalez Paz, Alejandro Magaña, Verónica García, Ana Laura Pérez, Edgar Loza, Adalberto Lugo, Carolina Jiménez Castro, Carlos Carrasco, Arely Munoz Martinez, Helena Espinosa, Jorge Guerrero Covarrubias, Paula Cota, Diana Gómez, Edgar Espinosa, Marisol Amador Mondragón, Gustavo Del Carmen Hernández Hernández, Abigail Noyola Velasco, Hugo Argüelles, Juan Carlos Guzmán Rizo, Rodrigo Ibarra Diaz, José Armando Carrillo Birkhahn, Graciela Ramos, Jorge Medina, Alan Ibañez, Cristina Palma, Rubén Jaramillo, Jorge Bojórquez, Carlos Luna, Aldair Zúñiga, Arturo Muñoz, Joselyn Rivera, Juan Pablo Valdez Perez, Néstor Montes, Arturo Sandoval, Antonio Sanchez Trujillo, Cecilia Morga, Itzel Larios, Enrique Yenny, Armando Lira, Mary Ramos, Sandra Salinas, Gilberto Cuevas, Jorge Tinoco, Luis Escamilla Espinoza, Wilfredo Calderón, Miguel Urbina Osorno, Francisco Murillo, Sandra Hernández, Lourdes Celeste Cruz Ramirez, David Barrera, Jorge A Máximo, Brisa Mendoza, Angel Gonzalez, Guadalupe Bonilla Sánchez, Javier Ortega, Hector Treviño De Leon, Hes Aguilar, Marco Antonio Lopez Arellano, Gaby Marvan, Juan Manuel Mereles Carmona, Clara Elena Muñoz Guzmán, Víctor Hugo Perez Hernandez, Pedro Mota Bolivar, Cristina Navarro, Cesar Bohorquez, Luis Hernández, Enoc Diaz Trejo, Eduardo Nicolás Soto,

Arturo Albino Colín Velasco, Alfonso García Treviño, Ruben Zaragoza, Oscar Guillermo Mata Martínez, Anahi León, Maribel Ramírez, Ernesto Lopez, Alejandro Torres, Alejandro Vargas Vargascabrera, Guillermo Vallarta, Alberto Re, Gerardo López, Leonardo Pliego, Carlos Loyola, Carlos Morales, Elvia Monica Leon Zamudio, Maritza Sarmiento, Nestor Garcia, Hector Hernández, Angel Alvarado, Emmanuel Castillo Moncada, Alicia Sanchez, Elias Marchan Ramirez, Nadia Rodriguez, Amanda Velasco, María Del Carmen Trejo Juárez, Adriana Correa, Ana T Soto, Obed Piña, David Ramírez, Nestor Mendoza, José Adrian Benítez Rueda, Víctor Valencia, Juan Carlos Gomez, Marco Velez, Ismael Castañeda, Javier Cuervo, Arturo Valera, Erika Alejandra Vega Chavez, Sagrario Baex, Ángel Baro López, Lourdes Rodríguez, Gaby Maruri, Rodrigo Torres, Sabrina Tafoya, Rocío Perez, Rosario Martínez, Fer Haro, Rafael Hernandez, Martina Pérez Berman, Arturo Flores, Martin Pérez Cruz, Ismael Aguilar González, Juan Carlos Martínez, José Daniel Canseco, Habriela Estrada, Mariana Lang, María Del Carmen Rojas Ponce, Luis Alberto Figueroa Matías, Efrain Loera, Joel González Espinosa, María Alejandra Baeza, Karen Caro, Julia Esperanza Hunter Coliz, Jose Gonzalez, Leonardo Vazquez, Enrique Rodríguez, Pedro Celestino Martell De La Fuente, Jorge Antonio Monroy, Arturo Ramirez, Bruno Hernández, Kristofher Santarosa, Alejandro Abad García Valente, Salvador Guerrero, Teresa Romero, Luis Alberto Ceja Jiménez, Hernández Henandez Flores, Othon Avila, Maria Del Carmen Beltrán, Rigoberto Mejia, Fernando Gracia Medrano Valdelamar, María García, Amy Mirelle, Karla Giron, Isabel Ugalde Amador, Antonia Franco, Eva Bastida, Alfonso Maetinez, Jessamary Janneth Seguame Guzman, María López Ruiz, Francisco Asprón, Jaime Villegas, Ariadna Méndez, Mariela Irais Gutiérrez Aguirre, Nelson López, María Alonso, Ivan Suarez, Eric Alvarez Alvarez Baltierra, Jorge Antonio Espinosa, Alberto Ramos, Gabriel Herrera, Sandra Zanetta, Jose Humberto Padillaramos Padilla, José Antonio Cardiel Gómez, Jose Jimenez, Félix José, Luis Silvestre, Marcela González, Carlos Velázquez, Andrés Hernández, Miguel Gutierrez, Jonathan Guerra, Aviud De La Fuente Plata, German Flores, Cesar Rodarte, José Manuel Martinez, Ricardo Cadena, Stephanie Rodríguez, Julian Juarez, Luis Gomez Ochoa, Rocío De La Rosa, Jorge Barrera, Patricia Balderas, Laura Salas, Alex Robles, Carlos Guerra, Apolinar Moreno, Laura Esmeralda Sotelo Olachea, Jagdish René Marroquin, Alejandro Fuertes, Jorge Ramos Sanchez, Carlos Cruz, Orlando Torres, Rafael Heredia, Juan Pérez Hernández, Pedro Solis, Marilu Cerriteño, Jesus Sanchez Bello, Isauro Sanchez, Guillermina Acosta, Rosa María Sanchez Ortega, Pablo Guel, Luis Perez, Nicolas Quezada, Oswaldo Mendoza, Dulce Abigail Hernández Martínez, Nellely Quezada, Luis Yoval, Esteban Rangel, Edgar Alcántara Sarabia, , María Hernández, Ignacio Mendoza, Rolando Santoyo, Magdalena Estrada, Carol Zuñiga, Jose Carlos Ramirez, Daniel Flores, Cuauhtémoc Jerez Jiménez, Alica Guzmán, Hurí Barceló, Laura Gamez, Liliana Bravo, Lisseth Diaz, Gerardo Ortiz Lázaro, Kenia Santi, Marcela Lopezbrun, Mayte Monter, Ignacio Pérez, Jesús Edras Fragoso Luna, Lorena Escalante, Brisa Saucedo Flores, Minerva Gonzalez, Ivan Valencia, Enrique García Aparicio, Jean Carlo Ortiz, Le Saluda Atentamente,, Ezequiel Díaz Avila, Anallely González, Stephanie Lozano, Ana Torres, Claudia Gómez, José González, Fabiola Molina, Liliana Rodríguez, Lucero Vazquez, Iliana Ugalde Quillo, Chávez Raphael, Néstor Cedeño, Beatriz Perez, Angélica Ramos, Sergio Gutierrez, Pablo Machorro, Jose Raul Castillo Ortiz, Pedro Manteca, Eduardo Peñuñuri, Pedro Ponce Bello, Eréndira Cuevas, Jonathan Del Valle, Rosa Yazmin Robles Romero, Séverine Tartas, Pedro Perez, Magdalena Farias, Moises Lopez, Rosendo Árciga Orozco, Jorge Torres, Rangel Chavez, Patricia Lugo, Mayra Castañeda, Omar Salinas, Gemma Gómez, Jesús Romero, Jesus Alejandro Gutiérrez Vázquez, Lucia Rios, Rafael Rodríguez Ordaz, Jose Luis Velasco, Jesús Paulino Fernández, Karla Sanabria, Rafael Jácome Pulido, Edgar Oxte, Alma Carbajal, María Isabel, Claudia Sarmiento, Nylsa María Muñoz Gonzalez, Pavel Gutiérrez De La Rosa, Bogart Morales, Mosiah Abarca, Emiliano Estrada, Nayeli Machuca, Emmanuel Jakim Aragón, Roberto Guzmán, Raymundo Gómez, Verónica An, Adrian Zamora, Karla Velazquez, Cuauhtémoc Sierra, Pedro Norberto Quevedo, Jose Pena, Jesus García, Luis Artuto Abrego, Daniel Flores, Alan Adair Gutierrez, German Erandi Flores, Ikar Nanni, Maria Díaz, Waldy Catalan, Aline Judith Corral, Gabriel Arturo Vargas, Regulo Amando Dominguez, Cesar Sanchez, Axayacatl Restor, Carlos Rocha, Enrique Fajardo, Mariano Martínez, Alexis Cruz, Greta Ramírez, Liliana L, Rommel Pons, Nayeli Gonzaga, Daniel Lemus, Rodrigo Javier Rodríguez Llamas, Martha Ayala, Alfredo Vallejo, Pinar Fuentes, Mosqueda Ortega Mosqueda, Aldo Muñoz, Jose Yevjeni Veliz Ramirez, Armando Yussel Ruisseñor, Joxana Ordoñez, Tlaloc Amaro, Jhoen De Jesus, Ubaldo López, Jesús García, David Carrillo, Juan Carlos Sanchez, Nancy Vazquez, Saúl Sánchez, Noe Ferreyra Ruiz, Monroy María Luisa, Roberto Campbell, José Juan Sánchez Pérez, Víctor Bonilla, Noemi Gómez, Hilario Rodriguez Hernandez, César Huerta, Roberto Velasco, Diego Aguilar, Miguel Angel Magadan, Ana Ariguznaga, Hilda Lizbeth Cardona Ramírez, Felix Ochoa Vargas, Raha Horta, Jose Chapol, Raul M O, Ruth Garcia, Fernanda Orozco, Mariana Vidals, Pablo Barenque, Alfredo Campos, Roberto Carlos Corona Servin, Jaime Robles Vargas, César Garay, Abiezer Martínez, Luis Valenzuela, Rosalia Aguilar, Carmen Reyes, Juan García, David Brito, Hectoe Mauricio, Oscar Reyes, Mónica Díaz, Isis Araiza, Aleris De La Cruz, Michele Antonio Cerino Alvarado, María Pérez, Juan Carlos Marín May, David Carranza, Fernando Higareda, Leticia Saucedo, Denisse García Moreno, Magda Luna, Margarito Velazquez, Juan Carlos García Islas, David Cruz, Gustavo Alcaide Cruz, Dolores Reyes, Mariano Gómez Aguirre, Vanessa Gutierrez Trejo, Dan Leon, Juan Manuel Aceves, Gustavo Lopez, Samuel Schiller, Isai Gómez, Ramirez Ramos Luisa, Francisco Carballido, Alberto Peña, Alan Trejo, Isaac Salazar González, Rolando Enrique Garza Rodriguez, Alejandro Sánchez, Arquer Ramirez, Alma Delia Arévalo, Patricia Rodriguez, Alberto Torres,

Adriana Álvarez Andrade, Romialdo Sánchez, Emmanuel Vega, Jesus Barraza Gomez, Arnulfo López, Carolina Sánchez, Martin Villaseñor Sanchez, Teresa Lavandera, Anahí Ruiz, Hernandez Yanett, Alberto Alejandro Almeida Felix, Antonio Lazaro, Héctor Sánchez Juárez, Felipe Cavazos, Arturo Bautista, Luis Rodríguez, Miguel Alberto Martínez Ramos, Osvaldo Montes, Alfredo Valdés, Victor Axel Palacios Ricardez, Manuel Mariles, Victor Gaytan, Sandra Jiménez, Cesar Lopez, Viviana Araiza, Mario Sánchez, Cesar Serna García, Dulce López Nuño, Carlos Hernández, Sofia Torres, Cesar Castillo, Anabell Jiménez Escamilla, Fernando Gallegos, Manuel Cardenas, Carmen Villanueva, Milton Garza, Alejandro Ramos, Leopoldo Calvillo B, Germán Matus, Posada Carlos, Mauricio Briseño Salinas, Miguel Morales, Edmundo Gallardo Rodriguez, Roberto Domínguez, Fernando Nava, Uriel Campoya, Martínez Marín, Norma Ramirez, Carlos Agustín, Jose Beltrán, Ricardo Rodriguez García, Cruz Hernández, Jose Corona, Carlos Omar Matamoros, Erika Nava, Saul Alveano Aguerrebere, Lorenzo Luna Villalobos, Francisco Esparza, Jesús Valenzuela, Patricia Barajas, Rogelio Aurelio Garcia Ortiz, Encarnación Díaz, Christian Moreno, David González Velázquez, Jose Lopez, Sirino Cortés Pérez, Adriana Quijano Antonio, Luz Elena Pérez, Jorge Armando Campos Gonzalez, Rosalio Barajas, Oscar Rios, Yentsi Yañez, Luis Sanavio, Alejandro Tovar, Rey David Gutiérrez Flores, Valente Avila, Sabás Silva, Carlos Garcia, Miriam Reyes, Jose Benjamin Luyando, Dora Rodríguez, Ana Karina Cruz Batres, Francisco Alfaro, Aldo Ricardez, Gustavo Llamas Roldán, Carlos Alcantar, Ed Cuevas, Sheyla Guillen, Mariana Vallejo, Aime Rangel Torres, Jesús Javier Torres Posadas, Juan Antonio García Oseguera, Monica Rodríguez, Mario Martínez, Rosalva Frasco, Juan Carlos Ortega, Alfonso Rocha, Mireya Ritchie, Raquel Mijangos, Daniel Borja, Josefina Perea Diaz, Sergio Román García, Juan Vázquez, Omar Saucedo Hernández, Blanca Isela Montañón Lopez, Irene Tapia Cholico, Fernando Mendoza, Juan Guzmán, Jesus Adrian Cervantes Vera, Juan Segura, Ricardo Zepeda, Victor Medina, Arturo Hernández, Javier Zepeda, Jonathan Edadis, Miranda Torres, Iris Sandoval, Eduardo Sosa, Victor Fabian, Efrain Reyes, Martha Magali Tapia Rivera, Esteban Rojas, Ruth Garcia Betancourt, Bruno Espinosa Diaz, Alejandro Ortiz, Victor Rosales, Angel Carpinteiro, Luz Sánchez, Ruben Cejudo, Carlos Argel Valerio, Ruth Ortega, Salvador Vélez, Miroslava Juárez, Argelia Rodriguez, Aurora Renteria, Jorge Hernández Ocampo, Francisco González Rosales, Sybil Violante, Carlos Barragán, Alan Arvizu, Manuel Orlando Gómez Pavia, Alejandro Sánchez, David Hernandez, Esteban Ramirez, Josué Eduardo Alvarado Veloz, Marcos Antonio, Ameth Juarez, Quetzalli Rios, Victor Jimenez, Iván Pérez Pantoja, Osvaldo Rodríguez, Alan Ayala, Memo López, Karla Kahn, Jose Veasco, Alfredo Aguilar, Mauricio Ramirez, Jubal Avilés, Jesús Martínez, Luis Valdez, Por Giselle Stevens, Josue Balderas, Alan Quijano, Manuel Cervantes, Patricia Pastor, Angel Mayorga, Raquel Mauriño, Felipe Hernández, Antonio Luna, Aurora Reyes De La Garza, José Arturo Martínez Minjaras, Raul Torres, Ángel Ruiz, Alan Medina, Veronica Macuil, Samantha Ramirez, Cesar Clark Mendoza Cabadas, Jose Escobar, Jael Jehosabeat Romero Olguin, Jose Ramirez, Martha Rea, Ariadna Tobón, Fernando Cárdenas, Francisco Mercado, Leoncio Leon, Salvador Paez, Luis Dim, María Teresa Flores González, Erika Portillo, Araceli Canelo, Antonio Martínez, Brian Gonz, Héctor Manuel Sánchez Arteaga, Sofia Lopez, Juan José Becerra, Artemio Torres Bernal, Marcos Lozada, Cris Echeverria, Ricardo Loza, Silvia Hernández, Carlos M Aguilar G, Cristian Salgado, Cristian Martínez, Javier Guajardo, Cuauhtémoc Fuentes, Gabriela Aranda, Orlando Castillo, Antonio Barrón, Dulce López, Azalea Báalam, Adrián Salazar, Francisco Rivera, Erik Serna Vite, Zenobia Cortés, Rodrigo Juárez Santoyo, Juan Zaragoza, Mauricio Bárcenas, Jose Ojeda, Felipe Barjau, Pil Pilar, Alejandra Paz, Carlos Alberto Colin, Gabriel Guillén Ruiz, Rodrigo Gaona, Claudia Solorio, Yesica Nieto, Paulina Celis, David Antonio Razo Torres, Sheila Castro, Marco Garcia, Rafael Ignacio Juarez Mendoza, Jose Pedro Coter Vega, Pacheco5568532992 Oscar Hugo Gonzalez, Jorge Zecua, Sonia Ortiz, Luis Morales, Federico G Galvez, Sergio Javier Bustamante Medina, Velina Olvera, Roberto A Mejia, Edgar Ayala, Rubén León, Mariano Martinez, Guillermo Granados, Monserrat Sánchez Serrano, Lorenzo Salgado Goytia, Oliver Aldana, Fernando Guzmán, Luis Miguel Perdomo Meneses, Victor Rivero, Diana González, Kathya Samantha Guerrero Torres, Leticia Cangas, Ismael Gómez, Javier Fabián Covarrubias, Judith Díaz Aguilar, Cesar Octavio Quintero Carrillo, Ettore Montti, Fermína Rivera, Briseyda Cabrera, Margarita Cruz López, Gerardo Macias, Ernesto García Loera, Oscar Rivera, Daniel Jaquez, Dulce Marquez, Aarón Sinhue Barron, Raúl Eugenio Ucan Aké, Martha Valencia, Monica Valle, Estela Montalvo, Juan Urbina, Martha Hernández, Jose Negrete, Cortés Cortés Antonio, Pablo Ramírez, Cecilia Mendivil, Mandujano Mandujano, Jessica Morales, Hugo Alberto Ponce Rodríguez, Alberto Gutiérrez, Ángel Grassi, Luz Dalia Carrera López, Miguel Ángel Quiroz, Álvaro Martínez Maldonado, Andrea Martinez, Juan Mejía, Martha Hernández, María Del Carmen Ortiz, Jose Garcia, Jovany Laguna, Juan García, Carlos Luna, Roberto González, John Paiz, Jose Sanchez, Genaro Lemus, Fernando Mangino, Natalia Lara Alonzo, Erasmo Vieyra, Guillermo Tovar García, Luisa Pérez, Aurelio De Jesús Herrera Hernández, Ernesto Corrales, Luis Enrique Islas Rejon, Arturo George, Miriam De La Cruz, Arquimides López Reyes, Betsabe López, Javier Gancedo, Ayari Quintero, Roberto Olvera, Lidia Milla, Ramon Lovio Flores, Alejandro Arana, Raúl González, Mario Enciso Solis, Daniel Flores Martinez, Mayerling Vera, Emmanuel Negrete Plata, Rocío Ibarra, Rafael Salinas, Enrique Reyes Briseño, Juan Hernández, Adrián Vázquez, Ivonne Alvidrez, Eduardo Gutiérrez, Arnail Flores, Alberto Ramírez Munive, Juan Manuel Sánchez Morales, Gerardo Martinez, José Felipe Ramírez, Felipe De Jesús Hernández, Pedro Petalta Lome Peralta Lome, Carolina Morales, Marilú Hernández, Eduardo Blancas, Graciela Macias, Eden Guerrero, Stephanie Mendez, Carlos Humberto Tello, Ricardo Aburto, José Antonio Diego, Angel Flores, Nazario Huerta, Oscar Gómez, Fernando

Gutiérrez, José Manuel Ibarra, Paula Ruvalcaba, Víctor Aguirre, Ricardo Pérez, Jaciel Valenzuela Montoya, Jovvan Misael Aguilar, Alma Robles, Carlos Licea, Juan Robledo Pescador, Rosa María Guevara Gallegos, Raul Cruz, Ana Ortega, Diana Neaves, María De Jesús López Garrido, José Manuel García Martínez, Juárez América Juárez, Víctor Viveros, Fabiola Flores, Daniel Alcaraz, Luis Gregorio Araguz Lara, María Sanchez, Hugo Montenegro, Carmina Guerra, Víctor Hernández, Armando García, Romeo Bravo, Erika Tecpanecatli Tlahuextli, Emmabel Pineda, Claudia Cruz Bermudez, Marcelino Dominguez, Daniel Centeno, Donaciano Figueroa, Eduardo Gutierrez, Marian Hernandez, Ana Luisa Chavez, Olivia Miguel, María Luisa Patron, José Soria, Patricia Guzmán, Andrea Lorena Garrido Romero, Edwin Armando Avila Ruiz, Alejandro Silva, Xochil Dominguez, Oscar Guadarrama, Víctor García, Sonia Molina, Laura Orozco, Monica Zendejas, Ana Soler, Josue Patiño Alvarez, Diego Escalera, Alfonso Maceda, López Barrón López Barrón, Fernando Lobaton Lobaton, Manuel Alvarado, Sue M, Edgar Rojas, José B Martínez, Adriana Magdalena López Domínguez, Odette Guadalupe Nava Hernandez, Pablo Benito Gomez Reyes, Cristina Auerbach, Francisco Javier Ortiz Carreon, Eduardo Cuautle, José Hernandez, Monserrat Reza, David Estrada, Miriam Pacheco, José Crisanto, Adrián Contreras, Araceli Cadena Meza, Jose Valdes, Alejandra Molina, Alejandro Martínez, Gabriel Torres, María Martínez, Sonia Luna, Ricardo Ramos, Mauricio Arguelles, Socorro Méndez, Evelyn Buendía, Erasmo Cesni, Alberto Alfaro Ramírez, Blanca Maldonado, María Del Gamíño, Víctor Canseco, Juan Manuel Galvan, José Antonio Sandoval Ramírez, Kevin Navarro, Javier Martínez, Jonathan De La Rosa, Guadalupe González, María Briones Gómez, Luis Carlos Preciado, Juan Carlos Rosel Palacios, Miguel Rodríguez, Claudia Araceli De León García, Leticia Manning, Norma Castro, Guadalupe De Jesús Gutiérrez Nataren, Luis Pacheco, Diego Villalobos, Fernando Montes, Ana Contreras, Martín Ramírez, David Montoya, Mijail Méndez, Ericka Rolón, Salvador Moreno Ortiz, Cinthya López, Brisa Mendoza Ayala, Eliud Cerda Girón, Joel Curiel, Jonathan Flores, Mario Velázquez, Tomas Perez, Cynthia Jiménez Martínez, Alfonso Ramírez Pérez, Carlos Naranjo, Hector Huerta, Oscar Pacheco Martinez, Diana Monserrat Mejía, Victor González, José Pachuca, Paola Carrillo Armas, Omar Antonio Castillo, Eduardo Gallegos, Gustavo Javier Pérez, Alejandro Juarez, Jorge Santander, Javier Uranyi Lucach, Adrian Montes, Julio Torres, Geismar De La Rosa, Evelyn Cruz, Federico Flores V, Elizabeth Garcia, Allan Taboada, Oscar Moreno, David Herrera Montes De Oca, Brenda Rodríguez López, Mara Sánchez, Jesús Pizaña, Fernando Ruiz, Karen Sandoval, Heriberto López, Bernardo Zarco, Erik Novelo, Justo Vázquez, Carlos Perez Valdez, Miguel León, Karina Delgado, Omar Zea, Constanza Cisneros, Jaime Collazo, Angel Vazquez, Yalia Maria Alvarez Campoy, Myriam Loranca Loranca, Daniel Cruz Eras, Rosario Herrera, Daniel Ramos, Amanda Cavazos, Erika Ordoñez Jimenez, Jessica Rodriguez, Sergio Alejandro Machuca, Rosalba Jiménez, Ivonne Medina, Sylvia Granillo, Jose Beltran, Adriana Barrero, Benjamín Martínez, Daniel Santos Vázquez, Gerardo Quiroz Hinojosa, Luis Magaña, Berenice Morales, Javier López, Enrique Medina, Sara Gomez, Alfredo Sevilla Rodriguez, Genaro Torres, Guadalupe Angel, Alexandra Leyva, Carlos Villanueva, Martin Temahuay, Rocío Pérez, Sotero Aoyama, Paola Garcia, Girón Lara, Laura Morales, Luis Frías, Vanessa Arelio, Javier Antonio Torres Landa, Gabriel Hernández, Eugenio Romeo Silva López, Marisol Valencia, Lucía Luna Mercado, Leobardo López, Elena Alva, Soledad Rodriguez, Evelin Partida, Julio César Belmont, Juan Garcia, Noris Calderon, Alejandra Villafuerte, Francisco Aceves Quesada, Claudia Robledo, Felipe Rojo, Gerardo Barradas Avila, Marina Magallón, Rosa Briceño, Omar Islas, Ma Isabel Olmos, Danilo Romero, Rodolfo Becerra, Manuel Aguilera, Ruth Palafox, Miguel Leon, Marcela Torres, Yoanna Fonseca, Felix Dario Martínez Reyes, Aranzazu Ramirez, Argelia Navarro, Claudia Ubaldo, Gabriela Badillo, Erick Ramírez, Tom Ortega, Adriana Arévalo, Carolina Camacho, Fernando Aguirre Tejeda, Raymundo Ruz, Patricia Ramírez, Francisco Manuel Barrera Garcia, Patricia Moya, María Cabrera, Jorge Peñalva Soto, Anabel Rivas, Ana Janet Covarrubias, Elizabeth Castro, Jesus Suárez, Daniel Ventura, Abelardo Vega, Héctor Gerardo Reyes Guevara, Oscar González López, Elizabeth Villalva, María Guadalupe Castro García, Jesús Rosado, Rodrigo Duque, Martha Patricia Gonzalez Escalante, Laura Morón, Georgina Gutierrez, Mónica Lemus, Carlos Franco, Dolores Olinka Carbajal Velarde, Teresa Iturbide, Giovanni Colin Velasco, Alfredo Velázquez Díaz, Shalim Mora, Alejandro Ortiz, Carlos Amaro, Antonio Serrano, Felipe Celis Palacios, Victor Gabriel Gaona Méndez, Alejandro Romero, Favian Galdamez, Jorge Salinas, Mario Ramírez, Liliana Eugenia Caballero Ortiz, Gerardo Soriano, Emma Yesenia Rivera Ruiz, Manuel Martinez López, Bernardo Rodeiguez, Claudia Del Castillo, Rebeca Maxil, Erika Yazmin Tapia Reyes, Jesus Flores, Joana Salazar, Jose Cocom, Denisse Eva, Salvador Resendiz, Adriana Agramon, Ximena Miranda, Jarid Cuervo, Fortunato Perez, Patricia Pérez, Rosario Torres Ayala, Ana Gabriela González Ortiz, Jose Amado Reyes Sosa, Sandra Mendoza, Alicia Tellez, Israel Fonseca, Natalia Chaparro, Monica Barba, Omar Vazquez Mendoza, Luis Mendez, Víctor Adrián Gama Samperio, Daniel Nava, Jason Hernandez, Andrea Boyzo, Renata Uribe Mejia, Rosario Ruiz, Heriberto Jacobo, Julissa Faustino, Adriana Tapia, Rafa Camarena, Daniel Hernandez Delgado, Cynthia Contreras, Jose Fuentes, Bertha Hernandez, Rocio Del Carmen Camarena, Salvador Alvarado, Sarai Camacho, Cynthia García, David Galindo Salinas, Sonia Gaytán, Miryam Gomezcesar, Carolina Fernández, José Campos, Brigitte Cerezo, Monica Sanchez, Jesus Antonio Lopez, Ana Camarena, Cecilia Arce, Luz Areli Hizguerra, Betsie Castañeda, Gustavo Valdovinos Pérez, Víctor Herrera, Lucia Vazquez, Fátima Dueñas, Jesus Chavez, Carlos Ramirez, Jorge Luis Herrera, Caro Santa Rosa, Lizzet Arredondo, Jazmin Ramírez, Zamora Gutiérrez José Orlando, Alejandra Piña, Jessica Ayala, Mauricio Daniel Garcia, Jazmin Arriaga, Aaron Fernando Ramirez, Elma Gomez, Gisela Villanueva Juarez,

Cecilia González, Laura Rodríguez, Ángel Custodio Guadarrama, Omar Martínez, Angélica Méndez, Janett Sánchez, María Ramírez, Erika Sil, María Luisa García Betancourt, Christopher Vite, Marco Antonio Ramirez Estrada, Edgar Andrey Martinez Novelo, David Martínez, Axel Flores, Carlos Montiel, Jesus Marin, Martha Padilla, Oscar Lopera, Silvia Jaime, De La Canal Soto Irene, Sofia Penaloza, Elizabeth Gonzalez, Alberto Alvarez, Enrique Flores, Mónica López, Sandra Muciño, Emmanuel Del Campo, Lilia Sabat, Sergio Stavros Caballero, Gerardo Palma, María Sánchez, María Ana Elisa Treviño Carmona, Carlos Lara, Lázaro Iván Angiano Valles, Antonio Durán Sánchez, Mara Mendoza, David Fuentes, Arnulfo Domínguez, Omar Paredes, María De Lourdes Espinoza Manzo, Jaqueline Morales, José Luis Munzón Espinoza, Ricardo Cachoúa, Arturo Valerio, Enrique Gongora, Juan Carlos Cedillo, Ernesto Brown, Alfredo Serrano Navarro, María De Lourdes Aguilar Aguilar, Salvador Sandoval, Jose Ortega, Alejandro Cedano, Ivonne Ovilla, Laura Figueroa, Yulian Ortega, Yanett Olascoaga, Eunice Orozco, Manuel Medina, José Zamorano, Miguel Gómez, Jandy Adaid Bauza Ortiz, Nayheli Ramírez, Rodolfo Tapia, Melesio Fernandez Vazquez, Oscar González, Christian Antonio Cortés, Juana Rocha, Rafael Camarena, Héctor Manuel Guerra Cruz, Carlos Lira, Jonathan Colin, Bertha De Los Santos, Alfonso Serna, Sandra Maqueda, Juan Bruno Castro Carrillo, Tanya Marcela Celon, Acali García, Eduardo Yáñez, Estela Pérez Ortiz, Alfredo Jimenez R, Cielo Castellanos, Jonathan Fuentes, Javier Ballesteros, Antonio Sandoval, Stefanie Rodríguez, Jose Manuel Pérez, Luis Campos, Angel Balbuena, Jael Baez, Andrea López, Leticia Soriano, Maribel Ramirez, Erixx Martinez, Bruno Valencia, José Lira Sandoval, Pedro Palacios, María Del Sol Ramirez, Rosa Hernández, Mauricio Arzola, Yamileth Carreño, Guillermo Aguillon, Enrique Valerdi, Tatiana Martínez, Reyna Gallegos, Jacqueline Polito, Bulmaro González, Bernardo Valtierra, Daniel Castillo, Ileana López Escárcega, José Del Ángel Silva, Joel Arguelles Valero, Betsabe Lugo, Rocío Araceli Barrera García, Viridiana Cruz, Arelly Montesinos, Korina Muela, Felipe Rincón, Jorge Rodríguez, Manuel Moreno, Oscar Guerrero Jimenez, Krystal García, Luisa Espejel, Horacio Algaba, Juan Flores, Jessica Grañas, Gloria Ojeda, Marisol Reyes Alonso, Oscar Rubio, Adilene Higuera, Javier Muñoz, Juan Antonio Palacios, Ignacio Chavez, Sonia Cruz Gómez, Armando Vázquez, Alan Monroy, Alan Monroy, Alan Monroy, Lina Sadahi Antonio Vasquez, Rubén Treviño Friederichsen, Saim Omar Salazar, Mayorga Mayorga, Oswaldo Darío Paredes, Óscar Mosqueda Hernández, Ruth Velazquez, Silvino Montero Castillo, Edsel Ilianov Olivares Garcia, Silvia Dorantes, Regino Escobar, Gustavo Lozada, Norma Vázquez, Saúl Quintana, Lorenzo De Jesús Ortiz Pozos, Carlos A Albuerne S, Paul Israel Velarde Muñoz, Luis Villaseñor, Raúl Cabrera, Patricia Herrera, Pedro Franco, Edgar Guadalupe Hernandez, Jorge Cuevas Sosa, Eduardo Liendro, Josafat Benitez, Pedro Alfonso Quintero Valadez, Manuel González, Francisco Martinez, Rommel Castillo Utrera, Jose Juan Zamorano, Raymundo Gómez, Carlos Galindo, Hugo Gonzalez, Adareli Albino, María Muciñi, Rodolfo Jacinto, Blanca Ruiz Sierra, María De La Luz Pérez Hernández, Miguel Angel Guerrero Vazquez, Andrea Cristina Martínez Córdoba, Javier Pérez, Ricardo Flores Mata, Sergio Feregrino, Carlos Basilio, Jose De Jesus Rosas Brambila, Marco Tulio Roman, Victor Cortez, Armando Aguilar Deción, Gabriela Contreras, Melissa Ramos, Carlos Carmona, Marco Velázquez, César Luna, Timoteo Benjamin Cervantes Chávez, Miguel Spindola, Luis Sanchez, Guillermo Degante, Alejandro Olmos, Víctor González, Solman Cortés, María Martínez, Jesus Del Bosque, Rosario Campos, Pedro Anguiano, Ricardo Jasso, Juan Herrera Rico, Luis Miguel Gazcon Álvarez, Abigail Flores, Aníbal Sánchez Córdoba, Arturo Contreras, Juan Manuel González, Andrei Enríquez Ovando, Socorro Gálvez, Eduardo Sánchez García, Salvador Pérez, Juan Martin Manrique Tamayo, Alan Santiago Castillo, Edith López, Jesús Márquez, Benito Moreno, Marco Vásquez, Yael Salaa, Oscar Guerrero Jimenez, Mariana Salgado, Tomás Alvarez, Lilia Jiménez, Jazmin Garcia Reyes, Alejandra Guerrero, Sandra Sanchez Retenaga, María Arcos Hernández, Gerson Aguilar, Victoria Elisa Pérez Cuevas, Claudia Álvarez, Victor Moreno, Julieta Toledo, Irma Santa, Marco Valenzuela, Ariel Muñoz Bernal, Edith Juarez, Jesús Emmanuel Muñoz, Agustín Rascón-Chu, Manuel Fernández, Fabiola Guerrero, Eli Perez, Lizette Gómez, Ignacio Cano, Gabriel Ramos, Mario Alberto Martínez, Alma Valenzuela, German Gonzalez, Eduardo Monsreal Toraya, Salvador Segura, Ageo Rodriguez, Ivan Lara, Jafet Ramos Trejo, Leticia Gonzalez, Valeria De Los Santos, Javier Torres, Eva González Bocanegra, Héctor Novelo, Giovanna Ramírez, Raúl Martínez, Veronica Becar, Ana Paula Alatorre, Julio César Carmona, Valentin Luna, Héctor Hernández, Alejandra Miranda Miranda, Jaime Arroyo, Efrain Espinosa, Gloria Anguiano, Castañeda Antonino, Rita Rosales, Martin Alonso, Cesar Carmona, Karla Garcia, Daniel Garcia, Juan Cisneros, Edgar Blancas, Juan Luzan, Ángeles Morales, Victoria Santacruz, Carlos Mujica, Adriana García Contreras, Galaviz Alma Patricia Barrios, Alayn Mondragon, Froylan Villalobos Ojeda, Felipe Martínez, Leonel Maya, Graciela Iraly Pérez, Laura Rivas, María Yolanda Pérez, Julian Bautista, Laura Abissadday Ramírez, Cuauhtémoc Galindo Lezama, Rafael Abundis, Víctor García, Jorge Hernández, Wendy Mariz, Elisa Linares, Edgar Contreras, Javier Gonzalez, Diego Chávez, Erick Mondragon, Briselda Jacobo, Juan Carlos Aguiñaga, Marcos Ramirez, Ricardo Torres, Eduardo Corona, Edmundo Segura, Fernando Sánchez Sánchez, Juana Ayar, Ana Lilia Sanchez, Freddy Millan, Jose Manuel, Lucero Puentes, Rogelio Alva, Luis Antonio Vera Cortés, Elliery Pérez, Marión Rodríguez Bueno, Miguel Antunez, Eduardo Pichardo, María De La Luz Juárez, Jose Sapien, Mercedes Serrano Gomez, Sol Levin, Omar Perez, Erika Moreno, Adonai Perez, Marcelino Villeda, Dolores Anaya, Ilse Casas, Irlanda Vigueras, Daniel Ramirez, Eli Eli, Ma Del Carmen Domínguez Reyes, Salvador Luna, Mario González, Daniel Hernández, Julieta Gonzajez Juárez, Ricardo Martínez, Jose Luis Ruiz Robles, Flor Cobos, Javier Jesus Alcantar, Iván Sangabriel, Mauricio Robledo, Virginia

Aviña Ayala, Jaime Martínez, Elena García, Enrique Ruiz, Alfredo Cordova Sanchez, Héctor García Martínez, Germán Alejandro Martínez Hernández, Gustavo Castañeda Hernández, Mariana Lozoya, Ivan Ojeda Chavez, Victoria Leon, Lila Kane, Jose Orozco, Jorge Barron, Cecilia Sacramento, Antonio Peña, Alexander Garcia, Jorge Vilchis, Jesús Alcalá García, Salvador Meza Díaz, Gustavo Toledo, Miguel Angel Reyes, Miriam Reyes, Edgar Hernández, Miguel Ángel Pozos Carteño, Arturo Gómez, Fredy Rivera Rodriguez Rivera, Julieta Gómez, Gabriela Anaya, Roberto Talavera, José Manuel Salazar Villavicencio, Jonathan Arocha, Martha Ortiz, Martínez Martínez Camacho, Marcos Jiménez, Elizabeth Vázquez, Claudia Hernández, Jose Salvador Peiro Villaverde, Jaime León, Mónica Hernández, Edmundo Hernández, Omar Martinez, Diego Garcia, Isaac Reyna, Daniel Padilla, Selene Rangel Landa, Juan Carlos Monroy, Elías Rivas, Juan De Dios, Carlos Daniel Juarez Escobedo, Fernando Hernandez, Manuel Vargas, Carlos Díaz, Esmeralda Delgado Delgado, Manuel Hernández, Rafael Romero, Mario Saucedo, Omar Rios, Angel Santillan Díaz, Diana Echeverría, Raúl Chávez, Israel Garcia Sánchez, Norma Piña, Sergio Díaz, Ixchel Muñoz, Omar Pérez Sandria, Manuel Donovan Martinez, Elsa Correa, Miguel Estrada, Abel Jimenez, Natalia López, Carlos Alfredo Almazan Hernandez, Carlos De Jesús Cunningham, Fabiola Gómez, Marco Antonio Olivera, Zelene Chavez, Melisa Feigelmüller, Roberto Martínez, Maria Martin, Alba Juarez, Joe Uribe, Bibiana Vargas, Rogelio Eduardo, Alberto Mateos Pallares, German Romero, Benjamin Alba, Rafael Ramírez, Hector Alfredo Fernández Sandoval, Jorge Gala, Arturo Ruiz, Patricia Olvera, Isabel Ramirez, Gaspar Gonzalez, Cynthia Maldonado, Ale Gómez, Roger Tello, Liliana Morales, Elizabeth Reyes Lavelle, Miguel De Alba, Eduardo Hernández, Marco Vargas, Carlos Sánchez, José Anastasio García González, Juan Olivares, Reynaldo Ramos, Zaira Jiménez, Marihel García, Germán Ortiz Martínez, Jose Perez, Gustavo Arias Avila, Margarita Centeno, Jose Salodela, Hector Soltero, Lorena Arratia, Maria Del Carmen Illera Salinas, Carolina Alvarado, Jaime Perez, Gerardo García, Enrique Arreola, Guiomar Melgar, Cortes Peña Francisco Javier, Hugo Chavez, José Roberto Vasquez Osorio, Janet Sánchez, Oscar Muller, Angeles Márquez, Roky Riky, Alejandro Rendon, Laura Gutiérrez, Franklin Chale Torres, Jose Perez, Josue Luna, Julio César Castañeda, Liliana Bahena, Adrian Lopez Vivar, Javier Alejandro Vargas, Jorge Peña, Marcela Ortiz, Tomas Aaron Caballero, Ana Solis, Guadalupe De Jesús García Leyva, Alberto Flores, Guadalupe Baez De La Rosa, Ovidio Hernández, Roberto Carlos Castañeda Ortiz, Mirel Ferreira, Ana Rosales, Miguel Ernesto Pineda, Daniel Sanchez, Alejandro Nochebuena, Elisa Salgado, Silvia Y Banuelos García, Roberto Salazar, María Esther Aguirre, Yazmin Lima Gallegos, Edgar Lopez, Elizabeth Coronado, Marina Jiménez, Patricia Rodil, Manuel Rodriguez, Ramon Mier Gonzalez, Alejandro Perez, Saul Aguilar, Amadeo García Ramos, Guillermo Rafael Ramírez, Francisco Javier Saldaña Gallo, Eliud Calderon, Wendy González, Jorge Haro, Víctor Soto Lugo, Miguel Angel Fuentes Garcia, Adrian Peña, Fausto Asunción Chagollan Amaral, Lorena Coria, Mario Huerta, Gabriel Sanchez, Erika Castillo, Sonia Segura, Enrique González, Alberto Ladron De Guevara Jimenez, Eugenia Elvira Martinez Gonzalez, Juan Miguel Figueroa, Julián Montes De Oca Lozano, Ricardo Perdomo, Mario Bautista, Diego Valencia, Carlos Ramos, Cesar Navarro, Simon Acero, Aida Gómez, Mayan Itzel Contreras, Diego Hernandez, Aida Pacheco, Arturo Mora, José Daniel Ayala, María José Rodríguez, Gabriel Rivero, Nora Hernández, Liliana Marmolejo Saucedo, Marco Calderón, Maria Guerrero, Gerardo Gracida, Luis López Oviedo, Balam Herrera, Nicolasa Rodríguez, Erika García, Francisco Torres, Octavio Ajuria, Miraldelly Marín Amézquita, Sandra Reyes, Miguel Ángel Alvarez Carrera, Darío Amador Ceballos Cinta, Jose Rodríguez, Javier Lara Sánchez, Angel Manuel Sánchez Águila, Juan Hernandez, Ana Carrillo, Aurora Monjaraz, Maria Cetina, Guadalupe Castillo, Maria Cabrera, Maricela Estrada, Julio López, Arnulfo Enrique Beltrán Crisosto, Quevin Valderrabanp, Alberto Martinez, Jazmin Eloisa Vélez Sanchez, Edith Angeles, Diego Rocha, Marcos Sánchez Corza, Luisa Avila N, Loreto Valdovinos López, Olga Velazquez, Claudia Cortés, José Antonio Paulin Badillo, Jesus Bautista, Francisco Celis, Mario Tacos, Diego Lara, Lorenzo Leandro Santiz Grajales, Lieto Morales, Dalia Hernández, Teófilo Camaño, Marco Rosales, Cristina Ríos Mas, Magali Claveria, Maribel De La Fuente, Paola Yam Salazar, Jose Efrain Muñoz Hernandez, Jorge Alejandro Calzada, Uriel Álvarez, David Rojas, Joel Ramírez, Miguel Iván Fe Ferre López, Gilberto Alvarado, Adriana Nito, Miguel Martínez, Damaris Zamorano, Viridiana Reyes, Brenda Rodriguez, Viridiana Reyes, Iris Gisel Sarmiento, Juan Francisco Cortés, Evelyn Trasviña, Rafael Calderón Arózqueta, Jacqueline Vargas, Rogelio Cortés, Martín Castañeda, Viridiana Gomez, Eduardo Villaseñor, Cecilia Valdez, Ana Lilia Báez, Jesus Antonio Lopez Lopez, Nereida Marquez, Luis Guillermo Marrufo, Areli Guadalupe Mendez Garcia, Martha Isabel Valdez, Misael Solís, Rafael Cortés, Noe García García, Sara Hernandez Rodriguez, Daniela Romero, Saulo Aragón, Max Diaz, Leonel López, Jonathan Ortiz, Juan Pablo Solis, Marco Antonio Martínez Carrillo, Demetrio Flavio Bautista Enriquez, Castro Cecilia, Gricelda Plascencia, Saúl Cervantes, Noé Tovar, Susana Ayala, Jose Alberto Casasola, Jesús Barceló, Juan Durazo, Orvelín Maldonado Castelán, Liliana Salgado, José Andrade, Daniel Jiménez, Enrique Morales, José Domingo Molina Gonzalez, Yarci Rodriguez, Aideé González, Juan Daniel Hernández Martínez, Joel Arenas, Alexis Daniel Rodriguez Teno, Marco Gomez, Heriberto Cruz, Mariana Gallegos, Erick Rojas, Susana Zepeda, Jose Pedraza, Jesus Alberto Aguilar, Leticia Gutierrez, González Hernández, Alejandro Angeles Vargas, Marco Aragón, Cecilia Ramírez, Rubénlara Sanchez Ruben, Adriana Pérez González, Javier Castillo Moreno, José De Jesús Preciado, Rene Forster, Francisco Lopez, Yiseth Cruz Falcon, Julia Terrazas, Ulises Vilches, María Peredo, Lorena Rodríguez, Patricia Mayorga, Gabriela García, Gregorio Gómez, Hugo Hernández, Rodolfo Arrieta, Víctor Hugo Rebollo, Gonzalo Escalona, Manuel Vera López, Moises Alejandro

Vazquez Cruz, José De Jesús Cárdenas Ayón, Alan Delgado, Juan Alfredo Vázquez, Carolina González, Judith Del Pino, Julian Javier Ortiz Rojas, Luis Enrique Soria Saade, Eduardo Pérez, Rafael Garcia, Ernesto Miguel Reynoso Victoria, Ana Diaz, Jorge Alberto López Ruiz, Carlos Bueno Boj, Alicia Rugerio, Dulce Rangel Fajardo, Daniel Razo, Ana Luisa Ireta, Marisol Ruiz, Ivonne Ortiz Romero, Eduardo Moreno, Luz María Aragón, Jose Mendoza, Martha Valdes, Ma Del Carmen López, Adán Palomares Ramirez, Daniel Fonseca, María Del Pilar Piña Trejo, Samuel Martínez, Anna Martin, Flor Jacobo, Fernando Albor Javier, Abigail Morales De Los Santos, Daniel López, Sandra Corichi, Jerónima Torres, Servín María Fernanda, Enrique Arellano, Karla Briceño, Zully Emir Río Martínez, Danivía Gutiérrez, Victor Manuel Flores Martinez, Verónica Zacarías, Maria Juarez Guerrero, Paola Herrera, Sisely Burgos, Amelia Añorve, Luciano Minero, Ana López, Loreley Fonseca, Irma Ramírez, Gina Centeno, Mariana Pintos, Sergio Campos, Claudia Camacho, Adam Hernández, Rafael Ruiz Juárez, Valery Regina Arreola Contreras, Luis Francisco Torres Hernández, Elsie Karen Martínez Trejo, Roberto Silis, Mireya Suarez, Romeo Sánchez, Saul Feroso, Elena García, Martha Stopani, Karla Melo Cortes, Lilia Martínez, Sonia Jiménez, Elda María Castro, Heidi Lopez, Carlos Manjarrez, Rogelio Rivera Meléndez, Celia Rodríguez, Rogelio Barba, Patricia Martinez, Juan Carlos Alvarez, José Refugio Cruz Ríos, Luis Rojas, Juan Pablo, Patricia Balcázar Nava, Carmen Acosta Sosa, Juan Roman, Jose Jaen, Zurisadai Sánchez, Oswaldo Plata, Alfredo Amador, Eduardo Rodríguez, María Álvarez, Victor Castillo, Liliana Ariadne Pérez González, Elba Gabriela De La Cruz Gongora, Salvador Hernandez, Julio Morghen, Homero Centeno, Evelyn Gerónimo Flores, Norma García, Daniel Marin, Almudena Licea, Alondra Fuentes, Patricia Sierra, Juan Manuel Mendoza Mejía, José Isaías Enríquez Sánchez, Mario Alberto Cortes, Vicky Mp, Renán Solano, Jacobo Rafael González Marquez, Nan García, Sandra Nieva, Felipe Martinez, Damaris Roque, Laura Urbano, Sergio Gabriel Xochicale Alvarez, Reyna Ramírez Pérez, Jose Bojorquez Sabido, Eric Carapia, Humberto Montiel, Angel Huacuz, Auri Lopez, Wendoly Hinojos Escobar, Maria Concepción Rodríguez Rodríguezmercado, José Hernández Cruz, Jose Casillas, Eliana Márquez, Liliana Sánchez, Juan Carlos Perez, Mayra Sánchez, Verónica Cuellar, Martín Careaga, Maria Elena Rodríguez Ramírez, Jose Mercado, Claudia Sánchez, Jaqueline Hernández Fuentes, Julio Antonio Macedo Madera, Isabel Alvarado, Eduardo Flores Mundo, Sofía Pasquel, Juan Manuel Hernández, Luis Jaziel Baez, Sergio Olazaran, Jorge Mora, Stefany Giron, Maricela Sánchez, Daniel Cervantes, Adriana Terrón Castro, Alejandra Alfaro, Miguel Trigueros, Alejandro Luna, Giovanni Monsalvo, Juan Valencia, Gila María Higuera, Angley Espinosa, Ylse De Ita, Cynthia Mosqueda, Diego Mata, Belzay Chiñas, Genoveva Anaya, Gerardo Maqueda, Javier Hernández, Evelyn Andrade, Carlos Fabián Jiménez, Laura Helena Rojas García, Isaias Cortes, Estefania Higareda M, Blanca Cruz, David Mijail Flota Becerra, Daniel Landero, Claudia García, German Olivares Rodriguez, Nallely Ruiz, Marisa Palacio, Jesus Nungaray, Joey Glez, Luis Nava, Edgar Zuart, Alan Sanabria, Juan Muciño, Jorge Vidal, Jorge Segundo, Martin Orive, Abril Gonzalez, Mireille Armeaga, Ruth Herrera, Rafael Arcos, Francisco Guzmán, Nebai Soria, Liliana Pérez, Ana Margarita Ulloa De Los Santos, Perla Rodriguez, Cesar Campos, Luis Morales, Yudith Tavares, Martin Gutierrez Alvarez, Gustavo Carrillo, María Reyna, Jose Rivera, Paloma Valdez, Danae Cortes, Diana López, Paulina Morales Ochoa, Haideé García, Manuel Navarro, Eunice Méndez, Germán Sosa, Myrna Jáquez, Pablo Francisco Rincón Melchor, Cecilia Islas Rivera, Walter Lasso Mendoza, Monica Velazquez, Alfredo Garduño Gómez, Elí Nava, Ixquixochitl Nicolás Jiménez, Berenice Campos, Eduardo González, Diana Gomez, Angelina Sharon Escobar, Jesus Palacios Garcia, Rosario Ceron, Norma Alicia Ramos Hernández, Isela Rodríguez, Luisa Navarro, Jose Ruiz Nuñez, Enrique Cobos Salazar, Heriberta Garcia, Iván Chavira, Víctor Samuel Domínguez López, Jenny Terrazas, Michel Velazquez, José Alvaro Balam Noh, Hilda Esqueda, Hugo Sánchez Espinoza, Adrian Echave, Ricardo Lima, Carlos Rubio, Enrique Sánchez, Mayra Garcia, Martin Rangel, Josue Arturo Alcantara, Lizbeth Ortega Berteli, Edgar Vargas, Juan Romero, Silvia P, Juan José Téllez Bejarano, Pedro Gonzales Nuñez, Orlando Mora, Lucía Mondragón Rico, Francisco Correa, Yvonne Dorantes, Ytalu Vázquez, Gerardo García, Martha Padilla, Roberto Mendoza Marín, Roberto Octavio Díaz Del Campo Lima, Oscar Adrian Salas Muñoz, Ricardo Victoria, Roberto Vázquez, Tulio Ortiz Pallares, Sergio Eduardo Chávez Gómez, Fausto Becerra, Israel Hernández, Mónica Vasconcelos, Mely Beltrán, Patricia Novelo, Ignacio Gaytan, Jose Luis Guevara, Alejandra Sánchez Carpio, Briseida Cruz, Abril Reyes, Noemí Aragón, Zoi Losoya, David Carreon, Roque Alvarez, Gilberto Barragán, Rosa Carrillo, Diana Ruiz, Elias Perez, José Luis Juárez, Ivan Cardenas, Roberto Manuel Moro Madrazo, José Feliciano Hernández Ricárdez, María España, Jose Ayala, Emmanuel Aguirrr, Lety Rivas, Maria Elena Gaxiola, Francisco Jesús Monroy Martinez, Lorena Rosales, Guillermo Molinares Oyama, Luis Lepe, Jesus Ojeda, Luis Lepe, Mónica Valdovinos, Alberto Macias, Aldo Calderon Torrez, Alejandra Ballado, Fernando Benavides, Guillermina Fuentes, Jesús Romo, Miguel Toscano, Samantha Bustamante, Alma Jacqueline Rangel López, Alfredo Castillo, Paula Cedillo Ramírez, Erick Hernandez, Alejandro Wolf, Gustavo Monforte Méndez, Oscar Luna, Carlos Galindo, Eugenia Casas, Diego Ignacio Chávez Moreno, Juan Chao, Ángel Iván Barrera Febles, Daniel Limón, Carolina Gonzalez Albarracin, Hector Nuñez, Aarón López, Paola Rojas, Francisco Mateos, José Alberto Montoya, Daniel Rosas, Armando Arturo Hernández Cruz, Juan Manuel Rodriguez, Ilse Moreno, Alma Calderón Aceves, Beatriz Zacarias, Roberto Casanova, Sergio Gonzalez, Oliver García, Cesar Langner, Fernando Guevara, Norma González, Claudia Ramírez, Edgar Balderas García, Gregorio Portilla Hernández, Eugenia Martinez, María Zoé Guerrero Navarro, Luis Chávez, Freddy Castillo, Moises Abiuck Linares Medina, Jessica De La Vega Mendez, David Villa Flores, Armando López López,

Emanuel Robledo, Arturo Salgado, Miguel Toral, Antonio Benitez, Fernando Balderas, Enrique Gómez, Guillermo Gutiérrez Olvera, Gabriel López, Samantha García García, Jorge Santamaria, Oscar Santibañez, Adriana Hernández, Héctor Plascencia, Laura Guillen, Jose Melgoza, Daniel Rojad, Jose Villalobos, Maria Limon, Yanett Hernández, Diana Flores Velázquez, Juan Pablo Campos, César Bautista, Juan Luis Eswuivel, José Martínez Mattar, Pablo Trejo, Aisling Bernegger, Ricardo Benjamín Olvera, Fernando Lozada, Rodolfo Rodríguez, Carlos Cabagne Mota, Carlos Chavez, Yesenia Espinosa, Jose Moreno, Diana Miranda, Ruben Perez, Antonio Calderón, Andrés Rodríguez Velazquez, Kevin Robledo, Tania Gonzalez, Maricarmen Acevedo, Lourdes Blanco, Adrian Escamilla, Joel Cruz, Alejandro Ramírez, Rafael Vazquez, Carlos Javier Hernández Contreras, Bárbara Rivera, Evani Salgado, Belen Morales, José Luis Bermúdez Bermúdez, Elda Montenegro, Alma Guerrero, Puga Luis, Nadia Martínez, Alaide De La Fuente Salas, Judith Hernández, Armando Cazares, Francisco Tejero, Diego Ramírez Rodríguez, Monserrat Minchaca, Julia Estala, Jose Raul Ortiz Gaona, Iris Morgan, Hiram Nieto, Erick Andy Galván Zarazúa, Karina Contreras, Danae López, Jonh Jonh, Karla Reynoso, Juan Flores, Jesús Vázquez Hernández, Jaime Legorreta González, Rebeca Mosqueira, Nathaly Leon, Edgar Ramírez Valle, Sara Cardona, Carlos Mosqueda, Sebastian Garcia, Melice Mejia, Octavio Figueroa, Reyna Gonzalez Narciso, Cesar Torres, Isabel Garcia, Ángel Martínez, Elizabeth Moran, Andre Puriel, Ana Moreno, Alejandro Infante, Pablo Varela, Sandra Calzada, Jesús Edgar López Gómez, Lina Acebo, Hugo Martínez Reyes, Fernanda Suarez, José Magaña, Pedro Casariego, Pedro González, Ramon Campaña, Ivan Verde, Alejandro Figueroa, Indhira Rodriguez, Daniela Gonzuar, Carlos Ramos, Enrique Trejo Hernández, Azucena Garcia, Carlos Álvarez, Alberto Iturbide Ramos, Juan Francisco Miramontes, Arístides Lastra, José Luis Loaiza, Juan Contreras, Marco Pablo Mejia Perez, Ernesto Padilla, Juan Guerrero, Magnolai Reyna, Gildardo Duarte, Adriana San, Erik Hernández, Elia Montes, Karla Espinosa, Santiago Briones Castañeda, Luis Campos, Joaquin Cadena León, Ismael Rios, Pedro Robles, Citlalli González Rodarte, Pablo García, Rodolfo Anrubio, Rene Tapia, Sara Del Carmen Arteaga Tellez, Sara Tellez Laguna, Oscar Sosa, Julio Rendón, Miguel Angel Arreola, Silvano Lopez, Juan José Ruiz Martínez, Cipactli Galaz, Jorge Chavez, Guillermo Ojeda Andrade, Victor Balderas, Rangel Ontiveros, Ingrid Resendiz, Elizabeth Maya, Raul Rojas, Sergio Enríquez Arredondo, Cristian Flores Iñiguez, Martin Sambrano, Claudia Rueda, Sergio Tapia, Alejandro Martínez, Bertha Martinez, Mireya Smith, Geraldine Castell, Esteban Lara, Esdras Gutiérrez, Paola Morales, Ivan Ramírez, Victor Silvino Martinez, Sandra Xolocotzi, Armando Madueño, Juan Alejandro Alarcón, Rodrigo Apolinar, Marcelo Ovalle, Mauricio Martínez Hernández, Cesar Valtierra, Leonardo Peniche, Patricia Monserrat Martínez Hernández, Pavel Usumaki, Ernesto Galvez, Erika Álvarez, Veronica De Alba, Alfredo Perez, Jose Ramirez, María Del Rosario Hernández, Yolanda Jimenez, Beatriz Gallegos Esquivel, Miguel Orpinel, Beatriz Gallegos Esquivel, Edykarl Gonzalez, Beatriz Gallegos Esquivel}, José Ibanez, Carmen Espinosa, Miriam Olazo, Denisse Fernanda Gallegos Esquivel, Yosef Iván Mancilla Magaña, Victor Del Rincon, Alfonso Xavier Fierro Fernández, Rocío Gallegos Esquivel, Rocío Gallegos Esquivel, Minghui Ding, Abraham Nava Pérez, Alejandro Tejeiro, Rodrigo Gonzalez Perez, Benjamin Olea, Eric V, Diana Alquicira, Israel Abraham García Camacho, Oscar Vargas, Joel Bojorquez, Abel Efrain Diego Aviles, Miguel Ruezga, Gabriel Gómez Carmona, Paulo Jiménez, Edgar Aguilar, María Del Carmen Tavera Calderón, Addí Lozano, Luis Ortega, Carlos Enrique Hernández, David Nájera, Luis Ramos, Karla Sanz, Miguel Lopez, Fernando Maravilla, Marco Zaragoza, Olivia Peña, Omar Said Acosta, Martha Juarico, Benito Muñoz, Rafael Navarro, Juan Carlos González Zúñiga, Jorge Carrasco, Carlos Luna, Héctor Ochoa, Miguel Ángel Hernández, Leonel Guizar, Lino Rodríguez Mondragón, Miguel Flores, Emily Contreras, Raúl Agustín Vázquez, Lolbé Tzuc, Francisco Márquez, Victor Mier, Armando Ama, Jose Dolis, Tomas Arano, Dante García, Arturo Marín, Hugo Hernández, Martha Susana De La Salud Ruiz, Antonio Perales, Alondra Resendiz, Miriam Urueta Ortega, Leif Arturo Ruiz Gehrke, Ricardo Olvera, José Pintor, Briza Bravo, Luis Gutiérrez, José Sicabí Cruz Salinas, Gabriela Ramírez Landeros, Rosa Godinez, Jorge Perez, Lorenzo Torres, Josimar Gallardo, Ana Lilia Tamayo Zapata, Braulio Gonzalez, Maricela Tijerina Cantu, Dario Gress, Erick Alejandro Antonio Antonio, Erick Alejandro Antonio Antonio, Daniel Flores, Gabriela Aldape Garcia, Jesus García, Luis Alberto Gonzalez, Ernesto Valencia, Alejandra Gamboa Gamboa, Karla Uribe, Omar Ortiz Reyes, Rodrigo Salazar, Andrea Segura, Marcos San, Laura Silva, Saul Eduardo Ruiz Leyva, Cruz Salamanca, Roberto Gonzalez, Adrian Dominguez, Aketzalli Pérez Medina, Jorge Luis Peña Camarillo, Berenice Dillanes, Alejandro Alvarez, Olivia Del Carmen Hernandez Ocampo, Gerardo Moctezuma, Eduardo Beltrán, Luis Guerrero, Fernando Pazos, Ricardo Pérez, Gricelda Castrejón, Carmen Flores, Elías González, Nicolás Recendiz, Fernando Mendoza, Francisco Román, Silvia Herrera, Lizeth Mendoza, Jorge Barrera, Mario Núñez, Jorge Acosta, Abiel Velazquez Peralta, Sabina Longhitano, Daria Calzada, Romanita Ramos Mondragón, Miguel Alcalá, Jose Alberto Perez Almazan, Clemente San Román, Héctor Amir Solís Ávila, Monreal Martín, Eloísa Pérez Rodríguez, Cesar Maupomé, Jessica Navarro, Pablo Gomez, Ariadna Leon, Salvador Carrasco, Luis Gabriel Sánchez, Mario Medina, Pablo Paz, Angelica Rivera, Leticia Garcia Urban, Víctor Zaffa, Ricardo Hernández, Pedro Aguilera Reyes, Flor Gutiérrez, Irene Jiménez Casillas, Mario Alberto Juárez, Angel Benitez, Luis Manuel Nafarrate, Jesús García, Alejandra Leal, Fernando Leon, Salvador Parra, Isaias Avelino Moreno Mercado, Juan Loza, Alejandro Sánchez, Javier Piloto Aguilar, Eunice Bernal, Francisco Javier Flores, Karla Lory, Claudia Loya, Yazareth Wesche, Adhara Trujillo, Eduardo Mtz, María De La Luz Vargas Terrazas, Miguel Simón, Eduardo Lavin, Ramon Gallo, Josue Chalé, Verónica Lizbeth Martinez Quiroz, Francisco Valdes, Fernando Pineda, Tomás

García Orozco, Alberto Cruz, Manuel Villscorta, Ricardo Chavez, Daniel Cristan, Eliud Zamorano Mendoza, Guillermo Diaz Mote, Ricardo Salgado, Blanca Valdez, Gregorio Diaz, Liis Ramírez, Manuel Alejandro Morales Quezada, Ghio Mtz, Felipe Mariano Aguila, Sergio Robles, Juan José Morgan, Juan Jose Garcia Jimenez, Oscar Alfredo Alemán Arvizo, Jesus Nathaniel Champion Hernández, Jorge Garcia, Roberto Farias, Iván Ruiz, José Manuel Díaz Miranda, Luis Xavier Fajardo Dorantes, Armando Peralta, Alejandro Duran, Francisco Quiroz, Jesus Jaime, Gustavo Cordova, Martínez Alvarez Erick Uriel, Alejandro Martínez, Laura Sánchez, Denahi Valdez, Francisco Javier Rodríguez Tobias, Blanca Perez, Miriam Guzmán Ordaz, Jose Tapia, Evelyn De La Parra, Jaqueline Luna, Daniel Avechuco, Eloy Cuervo, José Manuel Alvarado Solano, Edgar Velazquez, Rafael Lazcano, Jesús Lopez, Mitzy Guerrero Silva, Julio Jimenez, Monserrat Anguiano, Leonardo Juarez Mercado, Neftali Varela, Norms Gonzalez, Citlali Monroy, Jose Morales, Felipe Villalobos Hernandez, , Alan Munoz, Pablo Sánchez, Roberto González, Brenda Lois Muñoz, Abril Adriana Arellano Llamas, Miguel Martín Quintana Bermeo, Vázquez Fabiola, Jorge Romero, Ana Maria Perez Bravo, Cristina Moncada, Rocio Lara, Francisco García, Arturo Eduardo Zornoza Ramirez, Roberto Jimenez, Alba Muro, Paula Barquera, Ruth Márquez, José Alonso, Agustin Rocha, Beatriz Adriana Romero Martínez, Joel Servin, German Alvarado, Valerio Barragán, Sandra Celis, Elvira León, Herberth Novelo, Adriana González Valenzuela, Fernando Villagran Maldonado, Matilde Reséndis, Andrea Arroyo, David Tristán, Carlod Lima, Aarón Rodríguez, Fernando Perez, Isabel Cuevas, Ruben Carlos Campos Delgado, Miguel Garcia, Jessica Guadalupe Elias Castelo, Juan Carlos Hernández Leyva, Oscar Carrillo, Cynthia Ruiz, EliezerGutierrezc@gmail.com Gutiérrez, Jose Antonio Gil, Brenda Gaona, Patricia Del Carmen Carvajal, Eleazar Mejia Mejia Najera, Orozco Araceli, Heleodoro Islas Cales, Jazmin Gonzalez, Miguel Cruz, Bernardo Torres Oliva, Diana Mota, Emy Ortiz, Maria Cecilia Sevilla Garcia, Alberto Martinez Ochoa, Gregorio Becerril, Joel Almanza, Marisol Ávila, Miguel González, Oscar Sanchez, Gabriela Zamora, René Lozano, Gustavo Oswaldo González Cerecero, Abdías Sanchez, Gabriel Veliz, Ana Moreno, Miguel Dominguez, Graciela Julieta Ortiz Macías, Jesús Manuel Enríquez Abrego, Rosa Rodriguez Rodriguez, Carlos Orenday, Ricardo Zúniga Gámez, Erasmo Marquez, Fortino Ramiro Cruz, Adolfo Orencio Parra López Arias, Manuel Ramírez, Adriel Alcaraz, Laura Roe, Rosendo Farfán, Mauricio Mendoza Perez, Paulina Carmona, Luis Ramos, Adriana Salcedo, Christian Fermin Elias, Gabriel Islas, Miguel Ramírez, Bruan Sandoval, Berenice Alfaro Ponce, Alejandra Alegria, Andres Vazquez, Lorenzo Guerrero, Hilda De La Fuente, Nicasio Cruz, Edson Alan Reyes Aguilar Aguila, Ricardo Fonseca, Monica Perez, Leticia Monroy Valentino, Julio López, María José Bailón, Javier Olguín, Francisco Herrera, Aldo Aceves, Eric Flores, Luci García, Gonzalo Larrínaga, Diego Armando Cuevas Perez, Nancy Torres, Julio César Hernández, Adibe Mena, Miguel Ángel León López Figueroa, Oscar Ramirez, Esther Jauregui, Le Saluda Atentamente,, Pedro B Gómez A, César Alvarez, Julio Samaniego, Rubén Quiroz, Suarez Lopez Diana Sofia, Francisco Domínguez, Ulises Ramirez, Rodrigo Enrique Delgado Alvarez, Iliana Romero, Luis Rubio, Alfred Hdz, Nancy Rendón, Oscar Morales, Carlos Soto, Antonio Fernandez Rios, Adriana Murrieta, José Arturo Martínez, Ivan Angeles, Bruno Emrick Quinn, Cassandra Valadez, Jesus Alejandro Garcia Resendiz, José Manuel Ble Lanestosa, Anaid González Robles, Javier Noe Valle, Jesús Renteria, Maria Vega, Moises Sanchez, Raul Aragon, Anel Moreno Trejo, Arturo Herrera, Sergio Rodriguez, Yunuen Dayleth Rodríguez Díaz, Ana Plasnav, Daniella Parra, Ismael Rivera, Saúl Montenegro, Ana Paula Muñoz, Roberto Serrano, Juan Muñoz, Efrén Pérez, Adriana Ortiz, Georgina Reyes, Luis Fernando, Alicia Hernández, Emerson Zarate, Maria Guadalupe Santos, Hugo De Jesus Hernández Ramírez, Alejandro Barroso, Juan Carlos Saucedo Fonseca, Nancy Burgos, Jacqueline Lizarraga, Mario Villalba, Mario Dominguez, Luis Antonio Reyes, Ana Laura Casillas, Renan Manzanero, Mariano Robles, Gema Sánchez, Israel Trejo, Alex Dumaz, Mauro Cruz Berumen, Stephan Brodziak, Mayra García, Ana Marcela Martinez, Fernando Men, Nicolas Gonzalez, Jose Francisco Rivera Rodriguez, Alejandro Javier Lardizabal Ramos, Nadia Gómez González, Susana Ontiveros, Xavier Ulises Munoz Mora, Pollux German Mandujano Ruiz, Omar Benavides, Elliot Quiroz, Priscila Moreno, Domingo Avila, Erick Antonio Ochoa, Ramón Alarcón, Jesus Atondo Reynaga, Brenda Mendoza, Natalia Ochoa, Karina Marquez Marquez Ojeda, Juan Vargas Ponce, Efraín Esquivel Millan, Victor Meza, Fermin Franco, Jorge Espinoza, Ivette Uribe Martinez, Wilber Wilson, Alejandro Gutierrez, Luis Lara, Jesus Solis, Hilario Gutiérrez, Victor Martínez Valdez, Manuel Martínez, Maricarmen Frías, Iván Rivas, Irving Buebfil, Gerardo Alberto González Jiménez, Cesar Maya, David Vazquez, Reynaldo Álvarez, Maribel Espinosa, Adriana Maupo, Luis Armando Perez Barragan, Marcelino Guerrero, Quezada Renzo, Barranco Jorge Alberto Campos, Salomón Ramos, Alma Rosa Mendoza Rosas, Rodrigo García Alcántara, Carlos Lezama, Adolfo López, Oscar Lopez, Enrique Vázquez Silva, Agustín Moreno Rodríguez Moreno, Gabi Sencial, David Vázquez, Sandra Flores, Cutberto Vega Muñoz, Germán Sánchez, Rafael Sanchez, Omar Rodríguez Ramirez, Juan Angel Leyva Ramirez, Mauricio Oloarte, Pablo Mejia, Efren Salcedo, Gabriel García, Maria Esther, Reyna Téllez, Roel Castillo, Verónica Sánchez, Juan Fco Martin, Erik Aguilera, Joe Sosa, Andre Jiménez, Rosaura Avila, Juan Carrillo Mosqueda, Guillermo Castillo Bremer, Eunice Gómez, Sofía Cuautle, Marvin Verdayes Marsh, Victor Diaz, Humberto Tejeda, Hector Rodriguez, Joaquín Córdova, Irving Gómez, Edgardo Damian Perez Ortega, Mari Ro, Salvador Galván Rodrigu, Daffny Janneth Guinto Gonzalez, Vero Torres, Luisa María González Labrada, Juan Cruz, Francisco Felipe Montero Sánchez, Ildfonso Loez Galarza, Enrique Saavedra, María Chable, Héctor Moreno, Marisol Lopez, Elisa Martínez, José Melelendez, Dolores Corro, Elena Juárez, Arnoldo Escobedo, Sergio Briones, Nidia Cosant, Antonio Lopez, Jorge Argueta, Soraya Romano,

Lourdes Briseño, Juan Pablo Ramos Orozco, Cristian Vega, Joel Enríquez Sánchez, Jose Alberto Maceda, Luis Dávila, Mario Quintero, Verónica Garibay Bravo, Ulises Luna, María De Los Angeles Alonso, Sergio Gutiérrez, Johanna Vega, Angel Garcia, Hugo González, Andrés Payán-Jones, Crysthian Hernandez, José De Jesús Pérez Alday, David Canseco, Andres Huerta, Isaias Huerta, Jorge Gaytan, Evangelina Alarcón, Juan Cardona, Karina Campos, Ruben Ramírez, Reyber Adrián Marrufo Burgos, Angélica Camaño, Gerardo Pacheco, Jose Alfredo Chávez Chávez, Marco Rodríguez, Cristian De La Cruz Zetina, Roberto Martínez, Cesar Ramirez, Victor Hernández, Alma Cárdenas Zavala, Isela Jorge, Carlos García, Ana María Magdalena, Alan Zavaleta, Claudia Reyes, Iván Moreno, José Luna, Hector Ramirez, Rafael Vargas, Gabriel Ernesto Gómez Cruz, Gloria Pérez, Maribel Cuautle, Christian Wilburn, Sandra Rodríguez, Andrés Padilla Diaz, Mario Mejía, Omar Aragon, Flores Hesther, Viamonte Miroslava, Gregorio Pedro Figueroa Labrada, Tvo Grimaldo, Cesar Hernandez, Ileana Rodríguez, Monica Valdes, Richard González, David Bazan, Diana Sofía Enríquez Ramírez, Antonio Simental, Edgar Beltrán, Cesar Eduardo Montiel Hernández, Alejandra Saenz, Martha De La Cerda, Arturo Romero, Luis Aguilera, Jose Luis Herrera, Abel Morales, Giovanni Olivares, Gabriel Mesa Medina, Celia Cruz, Aarón Gutiérrez, Miguel Angel Montoya, Bernabe Delgado Vilches, Manuel Varela, Edgar Steel, Jorge Saldaña, Alba Mojarro, Lucero F Cruz Garcia

- Ciudadanos Independientes 2:

Carlos Lopez, Luis Zendejas, Jose Camacho Alarcon, Flor Chan, Norma Solis, Alejandro Hernández, José Rodríguez, Víctor Segovia, Manuel Alejandro Gómez Córcega, Riccardo Christian Garofalo, Oscar Nieblas, María Fernanda García Palma, Javier Gámiz Vargas, Gabriel Velázquez, Karina Soto Ortiz, Yazmin Díaz López, Miguel Jiménez, Abel Guerrero, Jose Moran, Jorge Ruiz, Miguel Cuitlahuac Jara solis, Marisela Sanchez, David Delfín, Victor Jarquin, José Castañeda, Mar Fernández, Roberto Fernández, Francisco Ruelas, Jorge May, Guadalupe García, Ricardo Patlán Terrazas, J. Mario M. Del Campo Martínez, Adrian Salomon Hernández Anaya, Germán Pérez, Roberto Valentín Romero Guluarte, Leonel Guitian, Jose Luis Villarreal, Luis Manuel López, Rene Bernal, Alejandra Luna, Sara Montiel, Josafat Vargas, Rodrigo Francisco Alvarez Salazar, Jorge Delgadilo, Antonio Hernandez, Dana Andrade, Edgar Monroy, Miguel Piña, Javier Villar, Angel Piña, Miguel Villar, Marisol Jiménez, Ines Alveano Aguerrebere, William Valenzuela Porras, Araceli Barrera, Francisco Javier Morales, Raul Alfonso Zamudio, Anzont Ortega, Guido Burciaga, Mario Gerardo Arredondo, Osvaldo Vazquez, René Alejandro Valero Ramirez, Jorge Marí, Jose Delgado, Rosendo Garza, Alex Martinez, Jose Ocampo, Mayra Medrano, César Solís, Ignacio Barragan Parra, Luis Ortega, Daniel Lozano, Angel Buendia, Omar Martinez, Carlos Ramirez, Gabriela Apesechea, Orlando Damián, Alejandra Ortiz Perez, Kevin Josue Pérez, Oscar Villalobos, Jaime Figueroa, Olivia Cruz, Raul Antonio Lara Gonzalez, Eduardo Gabriel Luna, Alexis Rocha, Hugo Camal, Diana Villanueva, Saul Vela Mandujano, Sebastian Mendoza, Diego Hernandez, José Piedra, Elisa Flores, Adrián López, Lucero Sánchez, Itzael Jesus Jimenez Calixto, Brianda Miranda, Juan Seañez, Oscar Diaz, Federico Jaimés, Edgar Ruíz, Jose Angulo, Adriana Rodríguez, Manuel Acosta, Erick Perez, Ana Hernández, Salvador Vazquez, Nicolas Renovato, Agustin Santos, Luis Morales Cruz, Rufo Jaime Benítez Díaz, Alexxa González Parra, Moisés Wong, Angel Hernández Fuentes, Laura Luna Moctezuma, Gustavo Rodríguez Aguirre, Jasmin Cazares, Luis Maldonado, Manuel Avila Muñoz, Noé Silva, Roxana Fuentes, Diego Ramírez Cerón, Alejandro Corona, Alberto Torres, Ernesto Vargas, Juan Fernando Antele Muñoz, María Castillejos, Oscar Rios, Miguel Angel Vazquez Miranda, Cristian Manuel Reynoso Angulo, María Elena Haro, Cynthia Ortiz Leal, Pedro Hernandez, Gabriela Araujo, Irving Alejo, Luis Roberto Torres, Jose Villegas, Francisco De Lara, Sandra Ramirez, Mauricio Cornejo, Natalia Maqueo, Jorge Martinez, Mario Romero, Sandra Trejo, Isaac Fernandez De Aguinaga, Jose Martínez, Oscar Cabrera, Karina Vazquez, Marcos Monroy, Eduardo Villar, Sara Martínez, Adriana Martinez, Laura Sandoval, Enrique Valenti, Lorena Payan, Adriana Estrada, Yo Peres Garcia, Gustavo de la Fuente, Enrique Real Vazquez, Julio Cardoso, Juan Cervantes, Diana Mares, Gael Emmanuel Valles Yañez, Rafael López Cuatzo, Sara De La Cruz, Jose Lozano, Sandra Cerón, Christopher Javier Garibay Rodríguez, Teresa Rendon, Juan Carlos Zepeda, Yanet Verduzco, Aaron Guerra, Julio Ramirez, Juan Javier Casas, Andrea Avila, Kevin Campos, Octavio Ubaldo, Patricio Rodriguez, Ariadna Morales Arroyo, Lizette Quevedo, Abiam Martínez Bernal, Emmanuel Lopez, Jesus Francisco Manzo, Román Martínez, Geovanna Vargas, Hugo Pazos, Angel Andres Barajas Rodriguez, Edgardo Martinez, Erick Rojas, Jesus Aguirre, Saul Garcia, Luis Villa, Edgar G, Francisco Arroyo E, Victor Mendoza, Jose Luis Rodriguez Saucedo, Miguel Ángel Calderón Hernández, Nayelli Rueda, Ivan Cortes, Alberto Osorio, Omar Morales, Omar Caballero, Marco Cambroni, Mario Fuentes, Erik Castellanos, Edgar Chimal, Braulio Perea, Alejandra Guerra, Georgina Vargas, Nemesi Villagrana Mira, Moy Labra, Ivan Campos, Jorge Arturo Dulche, Anay Celis, Saul Esquivel, Luis López, David Israel Vázquez Montiel, Javier Vargas Rincon, Yuritsy Aguilar, Brissa Gutierrez, Yazmin Benitez, Delia Glez., Ulises Ibarra, Yuliet Arrieta Ramírez, Jose Bernal, Alan Fernando Regalado Betanzos, Luis A Flores Galicia, Jesus Eduardo Ruiz, Miguel Monsisbais, Eduardo Sandoval, Eva Olmedo, Braulio Benjamín Loaeza Pardiñas, María Asunción Flores Ramírez, Zein Solorzano, Vianka Alejandra Anaya Enriquez, Gabriela

Beltrán López, Miguel Vazquez, Víctor Manuel González Espinoza, Roberto Domínguez, Saúl Arroyo Guerrero, Raúl Salcedo Morales, Karen Beltrán, Hugo Corzo, Jorge Arias, Iván Hernández, Guillermo Moreno, Javier Tiro, Gustavo Sigala, Raquel Campos, Miguel Angel Lazo, Claudia Ochoa, Somar Jahir Rodriguez Alvarado, Israel Jonas Ávila Mejía, Omar Hernández, Rubén Mejía, Carlos Moises Alvarez, Hilda Davalos, Mauricio Garcia, Karla Medina, Juan Lopez, Victor Sosa, Antonio Moreno Martinez, Jose Bonilla, Diana Hernández, Alan González, Alan Bustos Luna, Rosa Cerrillo, Mauricio Dominguez Cayetano, Julio César Lázaro Niño, Alberto Alvarado, Mariana Bustamante, Esteban Perez, Arminda Bayardi, Jonathan Rodriguez Gandara, Omar Gutiérrez, Tania Gamez, Lizbeth Gamez, Esther Reyes, Gustavo Ávila, Enrique Salazar, Blanca Arellano, Jose Antonio Benitez, Claudia Carolina Romo Campos, Ruth Melendez, María Elizabeth Bajonero, Igor Escalada, Rodrigo Espinosa, Roger Prida, Samuel Hernández, Dulce Carolina Ceja Hernández, Aids Apodaca, Ricardo Ixtlapale López, Sonia Aguilar González, Javier Ramirez, José Luis Mérida Maya, Carlos Cesar Becerril Arauza, Elias Flores, Carlos Ramírez, Miguel Arellano, Daniel Moreno, Raul Ortega, Janet Hernández, Uriel Moreno, Jorge Moreno, César Hernández, Lidia Garcia, Edith Zepeda, Elsa Gavaldón, Gabriela Pasos, Oralia Del Castillo Gonzalez, Fabiola Sánchez, Cyn Vega, Pamela De la Torre, Eduardo Lopez, Jose Aja, Daileny Rosado, Claudia Bermudez, Monica Mora, Carla Martinez, Fernando Tena, Jessica Bautista, Alejandra Vejar, Susana Mora, Janeth Lopez, Luis Arturo Salazar, Zayda Morán, Mariana Serrano, Krishna Angel-Reid, Aida Sidai, Teresita Mendoza Camacho, Mónica Romero, Rocio Santos, Adriana Balboa, Veronica Serrano, Brenda Toledo, Roberto González Rodríguez, Maria Tella, Roberto Maqueo, Marissa Gomez, Ernesto Alcaraz Vásquez Mellado, Raul Ballote, Ana de Arellano, Roberto A. Buenfil, Sinhué Flores, Ernesto Grijalva, Lucero de Guadalupe. Gutierrez Sanchez, Lilia Contreras, Luz Montes, Jose Luis Serrano, Vanessa Michelle Heredia Beltrán, Diana Canto, Leonor Muñoz, Gerardo Flores, Gabriela Salinas, Guillermina Esther Chacon del Toral, María Dolores León, Paola Santinelli, María Sarai Hernández, Laura Velasco, Diznarda López Lima, Lily Grijalva, Paulina Salinas Rodriguez, Maryoreth Casad, Raul Macazaga, Maria Ayala, Carlos Ramirez De Arellano, Nancy Adriana Vera Islas, Eduardo Ayala Grijalva, Yozelin Rojas, Fraynet Cervantes Gonzalez, Odett Gutiérrez, Erick Alfaro, Mariana Ramirez, 4776477512 Carrera, Maria Garcia, Alma Rosa Caminos Perez, Dulce Gonzalez, Giovanna Carreto,, Astrid Jalife, Gisela Andrade, María Mendivil, Ana Mendivil, Mariela Pichardo, Fabiola Coello Mar, Xochitl Saucedo, Olivia Saavedra, Sandra Carmona, Deniz Sierra, Sonia Esquivel, Brenda Villalvazo, Andrea Ponce, Guadalupe Sarai Mata, Maria Cantu, Lizbeth González, Samantha Valdés, Mariana Miranda, Denisse Castillo, Mónica Avelar, Ariadna Reyes, Mónica Muñoz, Diana Gil, Karla Solis, María Morales, Concepción Hernández, Melissa Gonzalez, Janeth Camacho, Jessica Portillo, Elizabeth De Montepardo, Monica Fernandez, Diana Luna, Fernando Rojas, Amanda Espinoza, Angelica Castillo, Yina Contreras, Adriana De La Parra, Ana Diaz, Laura Valadez, Yessica Borjas, Princes Contreras, Margarita Díaz, Yessica Vanessa Eguia Bazaldua, Diana Viramontes, Joselyn Gómez, Kathya Garcia, Kenya Rebolledo, Ixtlazihualt Cruz, Yazmin Ledezma, Alin Pina Loo, Ana Arvisu, Ana Isabel Grimaldo Hernández, Marla Alvarado, Alejandra Lopez, Diana Rojas, Matilde Villanueva González, Daniela Martinez, Minalli Landázuri, Diana Hernández, Adriana Chavez, Alicia López, Marco Vences, Paloma Perez, Melissa Mucharraz, Abihail Camacho esponiza, Adriana Suarez, Paola González, Citlalli Orizaga, María José Trigos, Gerson Mora Saucedo, Monica Estrada, Jennifer Castillo, Gisela Salinas, Bárbara Rivas, Abigail Iruegas, Noe Velasco, Fabiola Morín, Karla González, Elizabeth Montes, Ana Laura Padilla, Daniela Loya, Claudia Llamas, Eduardo Rodríguez, Blanca Correa, Fabiola Medina Terrazas, Stephanie Olvera, Nalleli Herrera, Anaid Neri, Alex Medina, Luisa Fernández, Karla Vanessa Pastrana Escalera, Erika Robles, Francisco Montoya, Leticia Cordero, Acandto Vacac, José Lisea, Melissa Toriz, Rubí Rosati, Ivan Salazar, Roque Castro, Jose Castañeda, Ana Bertha Escalera Valenzuela, Axel Caballero, Imelda Marin, Jose Abraham Pastrana Escalera, Karla Salgado, Guillermo Francisco Rodríguez, Felipe López Silva, Yuriria Ortiz Mejía, Hilda Tecalco, Jorge Arturo Bolaños Abraham, Lucila Arroyo, Elsa Elizabeth Hoyos Rosas, María Curiel, Angel Pelayo, Adriana López, Jose Flores, Elias Tamayo, David Figueroa, Sergio Martínez, Luis Ponce, Claudia Andrea Yáñez Jacques, Jirb Rod, Victoria Paulina Ramirez Sánchez, Hugo Obregon, Nora López, Rodrigo Arenas, Manuel Hernandez, Nelia Guerrero García, Tanya Jiménez, Brian Yopez, Alejandro Moreno, Luis Rodriguez, Brindis Hernández, Fabiola Olivares, Mariana Acosta, Diana Benítez, Jaime Flores, Ivan Gari Nova, Teresa Ramírez, Serge Alcántara, Antonio Piña, Ivonne Sánchez, Marina Franco, Angekica Cardona, Miguel de Santiago, Remi T, Luz María Guevara, Zetzin Estévez, Mónica Damián, Manolo Cahuantzi, Mario Reyes, Alejandra Montoya, Rodolfo Garayoa Serrano, Alejandra Cortes, Lucia Macias Sotelo, Jessica Amador, Maria Luisa, Alejandro Landeros, Rafael Flores, Jorge Victoria, Miguel Angel Moreno, Andrea Velasco, Martha Marbán, Odila Carrillo, Leonel Avalos, Monserrat Reyes, Alan Oliveros, Cintli Pérez, Brenda Margarita Mendoza Ceja, Mercedes Ibarra, Yesenia Rey, Mónica Sánchez, Sandra Castillo, Yazmin Fernández García, Lorena Alejandra Estrada Juárez, María Eva Velázquez, Francisco Javier Rosales Navarro, Elisa Pérez, Mireya López, Bertha Pérez, Orlando Muñoz, Carlos Ernesto Orendain García, Cristian Reyes, Laura Vázquez, Karla Teran, Liliana Granados Basabe, Diana Recio, Daniela Ramírez, Kathia Lueneberg, Cinthya Ortiz Valenzuela, Vianney Campos, Eduardo Radilla, Valeria Aguilar, Karla Salazar, Cristal Odette Muñoz Peña, Abigail Ibarra, Abinadí Barrios, Jose Castellero, Cecilia Barrios, Karen Esparza, Marisa Salas, Jhoana de la Paz Campos Hernández, Verónica

Ordóñez, Juan Salvador Vargas Padilla, Paola Sánchez, Graciela Algarín, Anuar Estrada, Abril Villegas, Dafne Trad González, Monserrat Morales, Amanda Caamal, Cristina Barretero Franco, Janet Moreno, Sheila Ruiz, Citlali Pérez, Selene Gámez, Berenice Brito, Didi Alejandra Torres Bárcenas, Erika Navarro, Ixchel Amezcua, José Roberto González Cavazos, Beatriz Alejandra Jiménez López, Karina Barriga Toscano, Carola Rullan, Susana Sandoval, Maria Villegas, Ana Paola Escalante Ornelas, Andrea Gómez, Lizbeth Gonzalez, Mariana Vega Alvarado, Gloria Garay, Déborah Jasso, Sonia Vasquez, Lorena Vazquez, Karina Guerrero Cabrera, Julieta Cruz, Mayte Torres, Alma Lilia Cruz Bañares, María José Lopez, Cesar Govea, Ángel Pérez, Ernesto Figueroa, Osvaldo Fidel Vázquez Contreras, Claudia Garduño, Husai Serrano, Mariana Garcia Rivas, Gamaliel Duarte, Arisai Sánchez, José Marquez, Emmanuel Viruett, Jesús Preciado, Karla Gomez Barajas, Hugo Sanchez, Avisai Gomez, Laura Abissadday Ramírez, Juan Pedro Mendoza, Gabriela Guzmán, Irma Gallegos, Esther Cimet, Carmen Arriola, Raquel Espejo, Alejandro Agüero, Edgar Garcia, Jimena Lipman, Jaime Barba, Adriana Coello Brauer, Patricia Nakakawa C, Víctor Mendez, Ulises Jose, Enrique Beamonte, Jorge Katthain, Jerónimo Sanchez, Jaime Flores, Ismael Rocha, Jordán Rasgado, Celia Mejia, Mónica Mendoza, Maria Hernández, Claudia Bravo, José Abraham Lira Ruiz, Beatriz Reynoso, Miguel Alcázar, Mariana Mendoza Buchelli, Laura Teissier, Montserrat Anheló, Verónica Aurióles, Julieta Franco, Mauricio Islas, Eduardo Gutierrez, Rosalinda Luna, Alma Rosa Rosas, Genoveva Hernández, Oscar Zaragoza, Ángel Iván Febles, Isabel Cantú, Adriana Estrada, Víctor Olivo Iglesias Guzman, Domingo Bautista, Darío Alatorre Guzmán, Valentina Sarmiento Cruz, Jose Morales, Fátima Mendoza Fonseca, Astrid Vargas, Emiliano Delgadillo, Laura Martinez, Andrea Romani Lopez, Luis Frago, Diego Alatorre, Fátima Castro, Sabina León, Izcalotl Flores, Jenny Zapata López, Francisco Javier Mugica, Cecilia Lugo, Zaideth De La Riva, Jorge Cantu, Alejandro solano, Itsi Alveano Aguerrebere, Camilo Francisco Martínez Romero, Olaf Dickinson Galicia, Mariela Vázquez Chontales, Emilio Gómez, Ivan Arturo Peña Villa, Sergio itzamna Gómez Calderón, Ricardo Eugenio Ortiz, Martin Saul Sanchez Sillas, Guru Seva Khalsa, Alma Chavez, Carlo Bautista, Areli Carreon, Blanca Rodríguez, Blanca Estela Rodriguez Jaramillo , Rubén Escamilla, Sergio Alonso, Raúl Guereca, Gustavo Meraz, Alejandro Vicuña, Juan Francisco Reyes Robledo, Alma Vázquez, Rodrigo Yañez, Rafael Avila, David Tirado, Antonio Rodriguez, Edith Béjar, Juan Ampudia, Geraldine Padilla, Karla Amezcua, Alberto Cortes, David Ferreira, David Areyza, Mariana Ampudia, Eva Flores, Martha Marín, Edgar Cabrales, César Iván Vargas Galván, Monica Alonso Soria, Haidée García, Martín Villagrana, Lorena Escamilla, Quetzalli Ramos, Luz María Santiago, Nasheli Noriega, Mónica Esparza, Eduardo Acosta, Sonia Guzmán, Paulina Carrillo Grange, Cristina Valdez, Evelyn Núñez, Paulina Solís, Jonathan Cerecero, Rene Fabian Campas Laborin, Alma Jacobo, Karla Villaseñor Palma, Andrea Ortiz, Jose Ezequiel Meza Martínez, Lydia Gamboa, Rodrigo Juárez, Jaime Priego, Cristina Novelo, Jesus Diaz, Christian Paul Torres de la Rosa, Jose Eduardo Samperio, Carlos Alberto Morales Contreras, Mario Marin, Adolfo Reyna, Fortino Jiménez, Juan Carlos Juárez Ibarra, Ana Montiel, Jaime Sanchez, Baruch Xocoyotzin Chamorro Cobaxin, Héctor Muñoz, Damian Arizmendi, Juan Manuel Solís Núñez, Angélica Martínez, Débora Semadeni, Manuel Vega, Jimena Camacho, Monserrat Glez, Elda Guzman, Alma Chavez, Brahim Zamora, Carla Garcia, Sara Montiel, Denise Rojas, Diana González, Fuad Georges Farah Piñón, Oscar Ramirez, Adolfo Garza.

Ciudad de México, a 15 de julio de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Eduardo Montemayor Treviño**.- Rúbrica.

1	2	3	4	5	6	7
NOMBRE	CAPÍTULO NO./ INCISO NO./ ANEXO (EJ. 3.1)	TIPO DE COMENTARIO	TEXTO ORIGINAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN	RESOLUCIÓN GRUPO DE TRABAJO
Ciudadanos Independientes 1	Todo	Ge		Distinguidos miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía: Por este medio hago llegar mi comentario público al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones" para su consideración. Sabemos que México, siendo una potencia en producción de vehículos, fabrica y exporta autos que, desde su versión básica, cumplen con los niveles mínimos de seguridad vehicular de países y regiones como Japón, Estados Unidos y la Unión		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente. Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.

1	2	3	4	5	6	7																
NOMBRE	CAPÍTULO NO./ INCISO NO./ ANEXO (EJ. 3.1)	TIPO DE COMENTARIO	TEXTO ORIGINAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN	RESOLUCIÓN GRUPO DE TRABAJO																
				<p>Europea; sin embargo, aquí se venden autos con bajos niveles de seguridad que siguen poniendo en peligro la vida de las personas. Pareciera que la vida, la salud y la integridad física de los mexicanos son de menor valía que la de otros ciudadanos del mundo.</p> <p>Por ello, es urgente que se atiendan aspectos fundamentales en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para que en nuestro país sea obligatorio vender sólo autos con el mismo nivel de seguridad básica que los que se venden en países desarrollados para una adecuada protección de todos los usuarios de la vialidad.</p> <p>Sabiendo que la seguridad vehicular es uno de los cinco pilares fundamentales del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial de la ONU, y que, según el estudio Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de Latin NCAP, de atenderse, podría evitar más de 5, 627 muertes anuales de las 16, 000 muertes que se dan año con año en nuestro país por hechos viales; es que hago llegar información clave para que se incluyan los siguientes estándares y dispositivos de seguridad vehicular como obligatorios en el Proyecto de Norma que ahora se encuentra en consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Estabilidad Electrónico (ESC) • Anclajes ISOFIX/Latch • Cumplimiento con la prueba lateral de poste • Protección a peatones • Frenado Autónomo de Emergencia • Sistema de información a los consumidores • Control de tracción. • Ayudas auxiliares para aparcar. • Detección y aviso de punto ciego. Bolsas de aire para toda la capacidad de pasajeros del vehículo. • Contar con un mínimo de 6 bolsas de aire en el habitáculo del vehículo así como en asientos. <p>Todos estos sistemas y estándares bajo las regulaciones de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y los</p>		<p>Asimismo, se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder).</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento.</i>		<i>Asistencia de frenado.</i>		<i>Protección a peatones.</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB).</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad.</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder).</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																					
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento.</i>																						
<i>Asistencia de frenado.</i>																						
<i>Protección a peatones.</i>																						
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																						
<i>Luces frontales adaptativas (ADB).</i>																						
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad.</i>																						
<i>Caja negra (Event Data Recorder).</i>																						
				<p>Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y para el caso exclusivo del estándar de protección a peatones la Global Technical Regulation (GTR), en las series de enmiendas que no excedan más de 4 años de revisión al momento de su aplicación en México, y en un plazo de implementación que cubra a partir los vehículos año modelo 2023.</p> <p>En México se fabrican autos que se exportan en sus versiones básicas a consumidores de otros mercados a precios asequibles, mientras que, a los mexicanos, porque no es obligatorio, nos</p>		<table border="1"> <tbody> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirobo.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior.</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL).</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Resistencia en el toldo.</i>		<i>Sistemas antirobo.</i>		<i>Equipamiento interior.</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL).</i>									
<i>Resistencia en el toldo.</i>																						
<i>Sistemas antirobo.</i>																						
<i>Equipamiento interior.</i>																						
<i>Luz de tránsito diurno (DRL).</i>																						

				<p>ofrecen autos con baja seguridad vehicular a un precio incluso mayor.</p> <p>Nuestras vidas valen lo mismo que las de los consumidores en los Estados Unidos, Europa y otros mercados, por ello exigimos la misma protección básica que ellos tienen. Es lo justo y la población en México lo merece.</p> <p>Comentarios</p> <p>A continuación, se incluye un desglose detallado de mis comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, incluyendo los sistemas mencionados previamente, además de otros que deseo comentar, junto con la evidencia técnica que respalda dichos comentarios, así como los capítulos específicos del Proyecto de norma donde se deben aplicar: Normativas UNECE, FMVSS y GTR (Capítulos 4, 6, 7 y 8)</p> <p>Apoyo firmemente que, en el Proyecto de Norma, en los Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8, y en todos aquellos que aplique, sean aplicadas únicamente las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y los Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y par el caso exclusivo del estándar de protección a peatones la Global Technical Regulation (GTR) número 9, correspondientes a series de enmiendas que no excedan más de 4 años al momento de su aplicación por los corporativos que deseen comercializar autos en el territorio nacional ya que son las únicas normativas que cuentan con un sólido sustento técnico e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia. Existe suficiente evidencia que señala que el mejor marco normativo para proteger de manera adecuada a los consumidores y usuarios de la vía es el que incorpora las reglamentaciones de la UNECE, pues con ello se garantiza un sistema robusto de verificación del cumplimiento y vigilancia del mercado a través de la conformidad de la producción. Además, en el estudio de Bienes</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1551 228 1745 264"><i>Luz de niebla.</i></td> <td data-bbox="1745 228 1921 264"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 264 1745 326"><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión.</i></td> <td data-bbox="1745 264 1921 326"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 326 1745 388"><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes.</i></td> <td data-bbox="1745 326 1921 388"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 388 1745 469"><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia.</i></td> <td data-bbox="1745 388 1921 469"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 469 1745 513"><i>Dispositivos de advertencia acústica.</i></td> <td data-bbox="1745 469 1921 513"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 513 1745 591"><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales.</i></td> <td data-bbox="1745 513 1921 591"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 591 1745 634"><i>Luces de posición laterales.</i></td> <td data-bbox="1745 591 1921 634"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 634 1745 678"><i>Faros de iluminación en curva.</i></td> <td data-bbox="1745 634 1921 678"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 678 1745 756"><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención.</i></td> <td data-bbox="1745 678 1921 756"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1551 756 1745 800"><i>Frenado Autónomo de Emergencia.</i></td> <td data-bbox="1745 756 1921 800"></td> </tr> </table> <p>”</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se</p>	<i>Luz de niebla.</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión.</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes.</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia.</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica.</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales.</i>		<i>Luces de posición laterales.</i>		<i>Faros de iluminación en curva.</i>		<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención.</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia.</i>	
<i>Luz de niebla.</i>																										
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión.</i>																										
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes.</i>																										
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia.</i>																										
<i>Dispositivos de advertencia acústica.</i>																										
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales.</i>																										
<i>Luces de posición laterales.</i>																										
<i>Faros de iluminación en curva.</i>																										
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención.</i>																										
<i>Frenado Autónomo de Emergencia.</i>																										
				<p>Públicos Regionales del BID, estima que, junto con un sistema de información a los consumidores, incorporar las reglamentaciones UNECE podría ayudar a evitar en México 5,627 muertes cada año. Cabe resaltar que los dispositivos de seguridad incluidos en las reglamentaciones UNECE, han demostrado su eficacia para disminuir las cifras de fatalidades y lesiones en aquellos países que las han implementado.</p> <p>Además, se propone incluir la normativa Global Technical Regulation No. 9, que permitirá incluir, obligatoriamente, el Estándar de Protección a Peatones en la Norma, el cual es de vital importancia, ya que hasta el momento no existe en la actualización del Proyecto de esta Norma, un dispositivo o estándar enfocado a proteger a los</p>		<p>resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p> <p>Asimismo, se rechaza la inclusión en el apartado de información comercial relativa el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) dado que representa una ventaja competitiva que contraviene a la Ley Federal de Competencia Económica, en particular en su artículo 52 que indica que están prohibidas las barreras que, ... disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la</p>																				

			<p>usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Es imprescindible que esta omisión en el diseño vehicular se atienda con la mayor urgencia, siendo que son las muertes de los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, potenciales usuarios beneficiados por la GTR No. 9, sumaron el 65% de las muertes por hechos viales en 2017 según datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018 del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA), disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-im-portancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>Serie de enmiendas (Apéndice A, Tabla B1) Se debe especificar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU que no tengan más de 3 o 4 años de antigüedad a partir del momento de su entrada en vigor para los autos que se desean comercializar en el territorio nacional. La propuesta concreta es referir y utilizar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU exigidas en este momento en la Unión Europea, tomando como referencia el anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN El anexo IV se encuentra a partir de la página nº 23. De no atender esta actualización, significaría que pueden tener dispositivos de seguridad con una antigüedad de más de 30 años.</p>	<p>libre concurrencia o la competencia económica en la ... comercialización de bienes o servicios. No obstante, lo anterior, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita : 9. Información comercial. ... Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor. Finalmente sobre el resto de los comentarios y sugerencias se indica que de alguna manera ya están consideradas dentro de la regulación propuesta o no corresponden con el objeto de la misma; por ejemplo lo referente a las bolsas de aire o las ayudas para estacionarse están ya contenidas en la regulación en los apartados de impacto frontal, impacto lateral, impacto lateral de poste y Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta; asimismo la regulación aplica únicamente a vehículos dentro 400 kg y 3 857 kg por lo que el transporte pesado y de carga esta fuera del campo de aplicación de la regulación.</p>
			<p>Referencias de apoyo: 1. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla,K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejora_de_los_estandares_de_seguridad_de_los_vehiculos_en_America_Latina_y_el_Caribe_a_traves_de_la_adopcion_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informacion_al_consumidor_-_Informe_final_del_Proyecto_Bien_Publico_Regional_BPR.pdf Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf 2. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012.</p>	

			<p>https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf</p> <p>3. ITF. (2017). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf</p> <p>4. El Poder del Consumidor A.C. y Refleacciona con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>5. UNECE, Global Technical Regulation No. 9. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>6. Anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyo que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Control Electrónico de Estabilidad (ESC), ya que, después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la segunda</p>		
			<p>tecnología que más salva vidas en el mundo. Diferentes estudios resaltan la eficacia de este dispositivo para evitar accidentes, lesiones y muertes. La eficacia para reducir la probabilidad de siniestro por volcadura en vehículos ligeros es de 72%, y en camiones ligeros y vans de 64%. La reducción en la probabilidad de tener un siniestro fatal por volcadura en vehículos ligeros es de 56%, y en camiones ligeros y vans es de 74%. De acuerdo con un estudio del Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo del BID este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en nuestro país. Finalmente, otros estudios proponen que el ESC tiene un Retorno de Inversión (ROI por sus siglas en inglés) del 3.98, lo cual lo hace económicamente viable. De acuerdo con estimaciones hechas por The Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) en su documento Democratising Car Safety: Road Map for Safer Car, el costo del ESC se estimaba en menos de \$50 USD, en 2015. Finalmente, un análisis del Transport Research Lab, señala que la introducción de la regulación del ESC en México es una medida costo efectiva para salvar vidas.</p> <p>Referencias de apoyo:</p>		

			<p>1. NHTSA. Crash Prevention Effectiveness of Light-Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811486</p> <p>2. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejora_de_los_estandares_de_seguridad_de_los_vehiculos_en_America_Latina_y_el_Caribe_a_traves_de_la_adopcion_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informacion_al_consumidor_-_Informe_final_del_Proyecto_Bien_Publico_Regional_BPR.pdf</p> <p>Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf</p> <p>3. NHTSA. Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012 Passenger Cars and LTVs. 2015.</p>		
			<p>4. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvogroup/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>5. Global NCAP, Democratizing Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, 2015. https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41/t/6061abfad0497601bbc55133/1617013767148/road-map-2020.pdf</p> <p>6. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyo que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, los anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch), partiendo de la realidad que, según el INEGI, indica que la primera causa de muerte en niños de 5-9 años son los accidentes de tránsito. Estos anclajes permitirían la sencilla y correcta instalación de un Sistema de Retención Infantil (SRI), para que un pasajero infantil viaje de manera segura en el auto, disminuyendo el riesgo de posibles lesiones o la muerte. De acuerdo con Cervantes y Leenen,</p>		

				<p>2015, en México, los SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños y niñas de hasta dos años y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años. La American Academy of Pediatrics en su publicación Saving Lives with Car Seats and Seat Belts, indica que el uso de SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reduce la mortalidad en un 71%. Cuando se compara con sólo usar el cinturón de seguridad, los SRI reducen el riesgo de lesiones en un 54% en niños y niñas de 1 a 4 años, y en niños y niñas de 4 a 8 años, mientras que los asientos elevados reducen el riesgo en un 45%.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. INEGI. Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. 2018. 		
				<p>https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817 Al hacer click en este enlace, seleccione continuar para acceder a la base de datos completa.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Cervantes-Trejo, A; Leenen, I. Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México. 2015. https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=56410 3. Dennis R. Durbin, MD, MSCE, FAAP, a Benjamin D. Hoffman, MD, FAAP, b Council on Injury, Violence, and Poison prevention. Child Passenger Safety. American Academy of Pediatrics. 2018. https://pediatrics.aappublications.org/content/142/5/e20182461 4. Proyecto de seguridad avanzada infantil para carreteras europeas (CASPer), mejor conocimiento y mejores herramientas para mejorar la protección real de los niños en los automóviles - 23 eSv Número de documento 13-0426. Tomado de la publicación: Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020. Global NCAP, 2015. http://www.globalncap.org/wp-content/uploads/2015/04/road-map-2020.pdf Prueba de impacto lateral de poste. (Capítulo 6, Tabla 2) <p>Apoyo que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, la prueba de impacto lateral de poste, ya que su cumplimiento ofrece una adecuada protección a los pasajeros de un vehículo en caso de colisiones laterales, brindando especial protección en la cabeza y cuello de las personas. Si consideramos que el impacto lateral ocupa el segundo lugar en las colisiones entre vehículos, solo por debajo del impacto frontal, y que un conductor involucrado en un siniestro de impacto lateral tiene el doble riesgo de muerte que en un siniestro de impacto frontal, se entiende la importancia de que los vehículos tengan</p>		

				<p>dispositivos de seguridad que protejan a los ocupantes en caso de impacto lateral y lateral de poste. Usando datos de choques de los EEUU, se demostró que los conductores de vehículos clasificados con la calificación más alta en seguridad por el Institute for Insurance Highway Safety (IIHS) tenían un 70% menos de probabilidad de morir cuando estaban involucrados en choques laterales. De acuerdo al estudio Effect of side impact protection in reducing injuries, los actuales sistemas de seguridad de bolsas de aire laterales, como las</p>		
				<p>de torso con o sin cortinas, contribuyen a la reducción en el riesgo de lesiones en el impacto lateral para los ocupantes cercanos al impacto. Dentro de la investigación Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains, se muestran reducciones de mortalidad estadísticamente significativas para los cuatro tipos de cortinas y bolsas de aire laterales en caso de siniestro para conductores y pasajeros delanteros derechos de automóviles, donde se obtuvieron los resultados siguientes:</p> <p>Reducción de fatalidad estimada</p> <p>Cortina más torso 31.3%</p> <p>Combinación 24.8%</p> <p>Sólo cortina 16.4%</p> <p>Sólo torso 7.8%</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Furas, A., et al, Op. Cit. P. 122. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la 2. Farmer et al, 1997, según lo refiere Stigson, H.; Kullgren, A., Effect of side impact protection in reducing injuries. Chalmers University of Technology. Gothenburg, 2011. https://blogg.folksam.se/folksam-forskar/wp-content/uploads/sites/3/2011/06/ESV-Stigson-and-Kullgren-2011-side1.pdf 3. An Evaluation of Side Impact Protection – Improvements and Side Air Bags. No. DOT HS 810 748, Technical Report NHTSA. 2007. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810748 4. Kahane, CJ. Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains. No. DOT HS 811882, NHTSA. 2014. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811882 <p>Protección a peatones. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicito que el Estándar de Protección a Peatones (referenciado como Protección a Peatones en el Proyecto de Norma), sea obligatorio y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Su cumplimiento como estándar obligatorio es de vital importancia, ya que, además de ser uno de los estándares mínimos de seguridad</p>		

				recomendados por la Organización de las Naciones Unidas tanto en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 como en el Plan Global de la Década de Acción para la Seguridad		
				<p>Vial 2021-2030, es la única provisión que se tendría en la Norma para la protección de los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas, quienes, cada año, conforman el más alto porcentaje de víctimas mortales de los siniestros viales (65% en 2017, de acuerdo con el ST-CONAPRA). De acuerdo a la evidencia científica, este estándar puede ayudar a salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios vulnerables de la vía. En Europa, un estudio con datos de la German In-Depth Accident Study (GIDAS) y la International Hot Rod Association (IHRA) calculó en el año 2010 que, con este dispositivo, pudieron evitarse entre 6,500 y 10,000 lesiones graves a peatones. De acuerdo con el estudio Bienes Públicos Regionales del BID, con la mejora en el diseño del frontal de todos los vehículos, se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Según el estudio "Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles" del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) se encontró una correlación estadísticamente significativa que permite asociar las ventas de vehículos con estándar de protección a peatones o con resultados favorables de desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP con un descenso en las muertes y lesiones graves de peatones. En dicho estudio se encontró que tan sólo con un 10% de aumento de ventas de vehículos con el Estándar de Protección a Peatones o con un buen desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP, habría una reducción de 36 muertes y 228 personas lesionadas al año en nuestro país.</p> <p>Asimismo es muy importante señalar que el Estándar de protección a peatones no implica una barrera técnica al comercio, ya que el Tratado Comercial México-Estados Unidos y Canadá, TMEC, reconoce el derecho de México a exigir estándares adicionales a los especificados en la regulación norteamericana FMVSS. México cuenta con facultades para reconocer incompatibilidades entre regulaciones debido al interés legítimo nacional de proteger a la población. De acuerdo con el Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18): México se reserva el derecho de aplicar normas específicas si las FMVSS alcanzan un nivel de seguridad menor al objetivo legítimo de México:</p> <p>"...nada en esta carta limita la facultad de México para incorporar, reconocer o aceptar otras normas de seguridad para vehículos motorizados adicionales a las NFSVM, en la NOM-194-SCFI o en cualquier enmienda o instrumento sucesor de esta."</p>		
				El Estándar de Protección a Peatones es técnicamente viable, ya que se cuenta con la		

				<p>alternativa Global Technical Regulation GTR No. 9 (Pedestrian Safety), elaborada con la participación de los EEUU, que se encuentra enmarcada en el acuerdo 1998 de ONU firmado por EEUU y que dota una flexibilidad administrativa para que pueda ser aplicada por cualquier gobierno que no forma parte de los acuerdos de 1958 de la UNECE.</p> <p>Finalmente, es económicamente viable, ya que como lo señala el mismo documento de GTR-9 el costo de implementar esta tecnología es apenas de \$610 pesos para auto familiar pequeño y de hasta \$1887 pesos para vehículos deportivos. Para los vehículos que por su diseño no puedan cumplir con este estándar, deberán forzosamente ser equipados con el Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOM_qHKvU75eLc5/view <p>También disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. UNECE, Pedestrian Protection In Europe The Potential of Car Design and Impact Testing. 2002. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp29grsp/inf-gr-ps-12e.pdf 3. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019 4. IMCO. Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles. https://imco.org.mx/beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automoviles/ 5. Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465817/4CartaMXUSAutoSafetyStandards.pdf 6. Economic Commission for Europe. Global technical regulations. Gtr No. 9 (Pedestrian Safety). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf <p>Frenado autónomo de emergencia. (Capítulo 8, Tabla 4)</p>		
				<p>Solicito que el Frenado Autónomo de Emergencia se mantenga en este Proyecto de Norma, haciendo solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece en el Capítulo 8, Tabla 4. Este es una de las nuevas tecnologías recomendadas en el Plan Global para</p>		

			<p>la Seguridad Vial 2021-20230 de las Naciones Unidas. Existe evidencia suficiente para demostrar que este dispositivo es capaz de evitar o mitigar automáticamente la gravedad de los siniestros entre dos vehículos, en colisiones por alcance, así como algunas colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el atropellamiento de peatones. De acuerdo a esta información, se indica que con este dispositivo se podrían haber prevenido o mitigado: 1,994,000 colisiones, 884,000 lesiones y 4,738 muertes tan sólo en el año 2016 en los Estados Unidos. Además, la mayoría de las muertes que podría prevenir son las de peatones y ciclistas (74%). Otro estudio señala que el potencial de seguridad teórico de este dispositivo es de una reducción del 19.6% de todos los siniestros. De acuerdo con un estudio del Transport Research Lab la implementación conjunta del Estándar de Protección a Peatones y el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas. El Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carreteras (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS por sus siglas en inglés) menciona en su artículo Autobrake is good, but it could be better que, en EEUU, los reclamos por daño a la propiedad en caso de colisión se han reducido en un 13%, los choques por alcance disminuyeron en un 50% y las lesiones en un 56% por la introducción del AEBs. Estudios proponen que el Frenado Autónomo de Emergencia tiene un Retorno de Inversión del 1.95, lo cual lo hace económicamente viable. En 2005, el Proyecto eIMPACT estimó que el costo (para el fabricante antes de contabilizar las ganancias y los impuestos) de un AEBs es de entre \$205.17 USD y \$740.96 USD.³²</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benson, A.J., Tefft, B.C., Svancara, A.M., & Horrey, W.J. (2018). Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems. (Research Brief). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety. https://aaafoundation.org/wp-content/uploads/2018/09/18-0567_AAFTS-ADAS-Potential-Benefits-Brief_v2.pdf 		
			<ol style="list-style-type: none"> 2. Hynd, D., McCarthy, M., Carroll, J., et al. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. European Commission - TRL. Brussels, 2015. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0 3. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. 		

				<p>Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>4. IIHS-HLDI, Status Report: Safe Passage. Vol. 54, No. 2, 2019. https://www.iihs.org/iihs/sr/statusreport/article/54/2/2</p> <p>5. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvogroup/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>6. Malone, K.; Wilmink, I., et al. Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe. The Netherlands, 2008. https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20130401_140253_77423_eIMPACT_D9_D10_v2.0.pdf</p> <p>Información comercial. (Capítulo 9)</p> <p>Solicito que en este capítulo se incorpore el requisito obligatorio de mostrar, en todos los modelos de autos nuevos vendidos en México, la información de los resultados de las pruebas de desempeño que apliquen realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP. Esta información deberá incluirse en la tabla 5 – Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad-, incluida en el capítulo 9, mostrando el resultado de estrellas y el nivel de protección tanto para ocupante adulto como para ocupante infantil; la protección para peatones y usuarios vulnerables de la vía, así como el nivel de sistemas de asistencia a la seguridad; en caso de que el modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado". Esta petición se sustenta en la siguiente argumentación:</p>	
				<p>-En el derecho de los consumidores a contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor. Conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte; -En la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) que reconoce la igualdad en dignidad y derechos de todos los seres humanos "[...] sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición." (Art. 2) y reconoce asimismo "[...] el derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona." (Art. 3), misma que México suscribió el 10 de diciembre de 1948, otorgando estos derechos a su población; -En las Líneas</p>	

				<p>Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales que señalan que las empresas multinacionales deben "Contribuir al progreso económico, social y medioambiental para lograr un desarrollo sostenible.", "Respetar los derechos humanos internacionalmente reconocidos de las personas afectadas por sus actividades.", así como "Desarrollar e implementar prácticas autodisciplinarias y sistemas de gestión eficaces que promuevan una relación de confianza recíproca entre las empresas y las sociedades en las que ejercen su actividad."; Considerando que dichas directrices, en su Capítulo IV. Derechos Humanos, estipulan específicamente que las empresas deben: "Respetar los derechos humanos, lo cual significa que han de velar por no vulnerar los derechos de los demás y hacer frente a los impactos negativos sobre los derechos humanos en los que se vean implicadas." y por ende deben "En el marco de sus actividades evitar causar impactos negativos sobre los derechos humanos o contribuir a que se generen y resolver dichos impactos si los hubiera.", y "Esforzarse por prevenir y atenuar los impactos negativos sobre los derechos humanos directamente vinculados con sus actividades, bienes o servicios [...]"; y además, las empresas multinacionales deben "Elaborar una política que formule su compromiso con el respeto de los derechos humanos.", "Ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos en función de su tamaño, de la naturaleza y el contexto de sus actividades y de la gravedad de los riesgos de impactos negativos sobre dichos derechos.", y "Establecer mecanismos legítimos o cooperar mediante estos mecanismos para poner remedio</p>		
				<p>a los impactos negativos sobre los derechos humanos cuando se descubra que han causado dichos impactos o que han contribuido a generarlos."; Considerando que los comentarios del capítulo citado señalan que en todo momento las empresas deben respetar al menos los derechos humanos fundamentales reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; y que estas directrices de la OCDE en su Capítulo VIII. Intereses de los Consumidores señalan que "En sus relaciones con los consumidores, las empresas deberán actuar siguiendo unas prácticas comerciales, de marketing y publicitarias leales y deberán adoptar todas las medidas razonables para garantizar la calidad y la fiabilidad de los bienes y servicios que proporcionan.", "Proporcionar información exacta, comprobable y clara que sea suficiente para que los consumidores puedan tomar sus decisiones con conocimiento de causa [...]", "No realizar manifestaciones u omisiones ni participar en ninguna otra práctica que sea engañosa, equívoca, fraudulenta o desleal."; e "[...] impedir y luchar contra las prácticas comerciales engañosas (incluida la publicidad engañosa y el fraude</p>		

				<p>comercial) y reducir o impedir las amenazas graves para la salud y la seguridad públicas o para el medio ambiente que se deriven del consumo, el uso o la eliminación de sus bienes y servicios." (OCDE, 2013); -El Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial de la Salud el cual recomienda la aplicación de las reglamentaciones de seguridad vehicular elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos, y que recomienda en la Actividad número 2 del Pilar Vehículos más Seguros la implementación de Programas de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP por sus siglas en inglés) en todas las regiones del mundo; -En la resolución sobre seguridad vial de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) "Invita a los Estados Miembro que todavía no lo han hecho, a considerar la adopción de políticas y medidas para implementar las regulaciones de seguridad vehicular de las Naciones Unidas o los estándares nacionales equivalentes para asegurar que todos los vehículos de motor nuevos cumplan con las regulaciones mínimas aplicables para protección de ocupantes y otros usuarios de las vialidades, con cinturones de seguridad, bolsas de aire y sistemas de seguridad activa instalados como equipamiento estándar."; -En el hecho que en México algunos</p>		
				<p>corporativos de la industria automotriz operan con la práctica de doble estándar que le permite producir, importar y vender autos de baja seguridad vehicular para consumidores mexicanos, a diferencia de los autos que se fabrican en México y se exportan para su comercialización en otros países equipados con los estándares mínimos de seguridad; -Que en México al año pierden la vida 16 mil personas en accidentes vehiculares, más de 134 mil personas resultan lesionadas y 40 mil mexicanos y mexicanas quedan anualmente con algún tipo de discapacidad para el resto de sus vidas; -Que la implementación de los sistemas y estándares mínimos de seguridad vehicular recomendados por la Organización de las Naciones Unidas y por Latin NCAP han demostrado fehacientemente la significativa disminución de las fatalidades en otros países; y reconociendo que conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte; -En las Directrices para la Protección del Consumidor establecidas por la ONU donde es señalado que "se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente."; -Que existe evidencia suficiente sobre la correlación entre los</p>		

				<p>resultados un NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales, las cuales, por ejemplo, en Euro NCAP, tienen una correlación de 12% por estrella lograda en las evaluaciones de impacto. Los vehículos con mayor número de estrellas obtenidas en la valoración, tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión. La calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos evaluados, es un recurso de vital importancia y fácil comprensión que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra; ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia que salve vidas: tanto de ocupantes de los autos, como la de peatones. El programa de evaluación para vehículos nuevos en su capítulo para Europa, Euro NCAP, ha sido fundamental para que los fabricantes de vehículos mejoraran la seguridad ofrecida en sus modelos muchos años antes de</p>		
				<p>que se los exigieran las regulaciones nacionales: - Que al informar los resultados de las pruebas de desempeño de Latin NCAP, se estaría ofreciendo información alineada con lo mencionado en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que indica que, además de la incorporación de normas UNECE, se recomienda la promoción de los Programas de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) para información al consumidor.</p> <p>Por lo tanto, creemos que el listado propuesto en la tabla 5, es insuficiente para el consumidor ya que requeriría del conocimiento técnico para comprender qué es cada tecnología o dispositivo. Sin embargo, la información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a los usuarios vulnerables de la vía. Finalmente, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud y se promovería una muy necesaria competencia entre los fabricantes de vehículos por la seguridad vehicular en el mercado mexicano.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Declaración Universal de Derechos Humanos, Organización de las Naciones Unidas, 1948. https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights 2. OCDE (2013), Líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OECD Publishing, http://dx.doi.org/10.1787/9789264202436-es 3. Asamblea General de la ONU 15 de abril de 2016, http://www.stopthecrash.org/wp-content/uploads/2016/04/UN-RS-Res-Final.pdf en refrendo a la Declaración de Brasilia, Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad vial: es 		

				<p>hora de resultados, 18-19 de noviembre de 2015, Brasilia. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/es/</p> <p>4. Perfiles de la Seguridad Vial, México, 2015, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, México, 2017.</p> <p>5. Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación. https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/l_ifpc_ultimo_CamDip.pdf</p> <p>6. Naciones Unidas. Directrices para la Protección del Consumidor. 2016. https://unctad.org/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1_es.pdf</p>		
				<p>7. Lie, A., Tingvall, C. How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes. 2012. https://www.researchgate.net/publication/228918389_How_Do_Euro_NCAP_Results_Correlate_with_Real-Life_Injury_Risks_A_Paired_Comparison_Study_of_Car-to-Car_Crashes</p> <p>8. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Organización de las Naciones Unidas, 2021. https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p> <p>9. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019</p> <p>10. El Poder del Consumidor A.C. y Reflección con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyo que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Monitoreo de presión de llantas (TPMS), ya que está comprobado que este dispositivo ayuda a mitigar (en un 55.6%) los riesgos que implica manejar un vehículo con llantas infladas por debajo de la presión recomendada por el fabricante: mayor distancia de frenado, explosión del neumático por fricción de las paredes, mayor consumo de combustible y mayores emisiones, entre otros. De acuerdo con la National Highway Traffic Safety Administration o NHTSA, por sus siglas en inglés, estimó en su cálculo de beneficios sociales y económicos de la regulación del sistema de monitoreo de presión de llantas, que dicha tecnología ayudaría a evitar 120 muertes y alrededor de 8,500 lesiones cada año</p>		

				<p>una vez que todos los vehículos se encontraran equipados con esta tecnología en EEUU. Aunado a ello, este sistema ayuda a reducir el gasto de gasolina y las emisiones de bióxido de carbono por llantas mal infladas. En Europa el 0.5% de los siniestros pudieron haberse evitado desde 2008 de haberse instalado este sistema en todos los</p>		
				<p>vehículos. Es económicamente viable gracias a que el costo de esta tecnología por vehículo es de 40 euros por vehículo.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. UNECE. Draft Cost / Benefits Analysis TPMS for M1 Vehicles. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp29grf/TPM-03-03r1e.pdf 2. NHTSA. Tire Pressure Monitoring Systems FMVSS No. 138. Final Regulatory Impact Analysis. 2005. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf 3. NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811681 <p>Alerta de desviación de carril. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicito que la Alerta de desviación de carril sea obligatoria y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Existe evidencia que determina que este dispositivo disminuye la tasa de siniestros de vehículo único, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un 11%, y que además disminuye la tasa de lesiones por esos mismos tipos de choques en un 21%. Esto significa que, si todos los vehículos de pasajeros en EEUU hubieran estado equipados con este dispositivo, alrededor de 85,000 siniestros reportados por la policía y más de 55,000 lesiones pudieron haber sido prevenidas en 2015. Su implementación resulta relevante para México puesto que, de acuerdo al documento técnico Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005), del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), más del 10% de las colisiones que corresponden al rubro "invasión de carril", pudieron haberse evitado con este sistema.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017. https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble 2. Visvikis, C., Smith, T.L., et al. Study on lane warning and lane change assist systems. TRL, 2008. 		

				https://circabc.europa.eu/sd/a/30d82a3c-bdc9-4034-b197-62286988bd03/report_ldwlca_en.pdf	
				<p>3. Cuevas, A. C., Rivera, F. A., et al. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005). IMT, 2005. https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Documento Tecnico/dt36.pdf</p> <p>Adaptador inteligente de velocidad. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Aunque en este momento no se encuentra en el Proyecto de Norma, solicito la inclusión de este dispositivo como obligatorio, ya que es un dispositivo fundamental y clave para la reducción de muertes por hechos viales. De acuerdo con el European Trasport Safety Council, abordar el exceso de velocidad es fundamental para reducir la cifra de 26,000 muertes en carretera cada año en Europa. Con la adopción y el uso masivo, se espera que este dispositivo reduzca las colisiones en un 30% y las muertes en un 20%. En un informe para la Comisión Europea, elaborado por la consultora Transport Research Lab, se señala que este dispositivo es "factible en términos de la tecnología requerida", ya está disponible en el mercado y ofrece una relación costo-beneficio positiva.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. European Trasport Safety Council. Briefing: Intelligent Speed Assistance (ISA). 2017. https://etsc.eu/briefing-intelligent-speed-assistance-isa/ 2. Seidl, M., Hynd, D., et al. In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety. TRL, European Commission. 2017. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1 <p>Event data recorder (caja negra). (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicito la inclusión en la Norma, haciendo solicitud enfática que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, para que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. La caja negra al ser un dispositivo que graba y almacena la información dinámica del comportamiento de un vehículo durante los instantes previos a una colisión y durante la colisión, con la finalidad de recopilarlos después del incidente, se estaría en condiciones para generar una base de datos que, en su posterior análisis, permita reconocer los patrones que hicieron posibles los siniestros viales, y con ello servir como un insumo fundamental para diseñar mejor los vehículos e incluso la infraestructura vial.</p>	
				Y TAMBIÉN, que sean más estrictas las dependencias que otorgan licencias de manejo, ya que también sin un apropiado manual de manejo y exámenes arduos de conocimientos de manejo	

			<p>ponen en alto riesgo la vida de los demás o del que la solicita, creo firmemente que la exigencia a estas normas de seguridad no servirán de nada si no existe un norma firme y legal si no se establecen reglamentos y exámenes de manejo que hagan constar que el conductor tiene conocimiento de las reglas de manejo, de las distancias de frenado, el uso continuo de direccionales, el respeto y prioridad a transeúntes y ciclistas, la responsabilidad también es de quien maneja un automotor no solo de las empresas quienes los fabrican, no existe mejor diseño vial que el conocimiento y respeto a los reglamentos de seguridad al volante.</p> <p>También invertir en educación vial para conductores y peatones.</p> <p>Incluir a los transportistas para aplicar inspecciones orientadas a medidas preventivas para reducir sus accidentes en carretera. Tener un indicador nacional por empresa y se publique/ actualice mensualmente</p> <p>Esto evitara muertes y/o afectaciones a terceros!</p> <p>Además, vivimos en un México en donde todo compramos caro, vivimos al día, la seguridad de un carro cuesta mucho, quedando desprotegidos por la economía, exigimos que se soliciten a las empresas de autos más seguridad, mejor material.</p> <p>Espero sea tomada en cuenta los requerimientos de la ciudadanía, requerimos de seguridad vial, en todo tipo de vehículos, ya sean de carga, particulares o transporte público.</p> <p>En mi familia se vivió el dolor de una accidente automovilístico, en donde los 3 miembros de la familia al día de hoy tienen secuelas en su movilidad e incluso la pérdida de una pierna por la falta de seguridad en el vehículo, las y el conductor.</p> <p>Da miedo salir a las carreteras sabiendo que existen trailers a exceso de velocidad, con unidades obsoletas muchas veces o que vienen en estado inconveniente, así como sabiendo qué hay vehículos que no cumplen con lo mínimo para circular en carreteras (abs)</p> <p>Porque no todos tienen capital para un auto que cumpla con todas las especificaciones de seguridad en México.</p> <p>Es de vital importancia se regule y homologuen las características de los vehículos en México.</p> <p>Toda persona que usa un auto, es hija o hijo de alguien, esposo, madre se familia, etc.</p>		
			<p>Estos cambios impactan de manera positiva en las personas, no solo negocio, vidas humanas.</p> <p>Es nuestro derecho a vivir y conducir seguros!</p> <p>Además, deben de regular a las unidades de transporte pesado, ya que circulan unidades viejas y descuidadas que propician accidentes eso sin mencionar la falta de responsabilidad que tienen sus operadores al conducir.</p> <p>Adicionalmente tragedias como la ocurrida en la caseta de San Marcos en la autopista México-Puebla, por el trailer sin frenos no son accidentes.</p>		

				<p>No hay nada na verificación técnica vehicular que impida que circulen camiones mal mantenidos. No son accidentes y nuestra regulación es cómplice en la muerte de inocentes. Se requiere una inspección técnica vehicular que verifique el estado de camiones y autos en las autopistas que se diseñe para impedir actos de corrupcion como a los que nos tiene acostumbrados los gobiernos de todos los partidos. México es uno de los dos países del mundo junto con Haití que no tiene. Inspección técnica vehicular. Estos no son accidentes, se pueden prevenir.</p> <p>Solo recuerden que puede ser un familiar suyo viajando en un auto sin si quiera las condiciones mínimas de seguridad y en un accidente eso puede ser fatal.</p> <p>De antemano agradezco la atención esperando sea atendido a la brevedad ya que es de vital importancia.</p> <p>Necesitamos tener mayor seguridad en nuestros vehículos, realizamos un gran esfuerzo por tener un auto, exigimos calidad y</p> <p>Así como programas de cultura vial dirigidos desde secundaria para que se tenga la conocimiento vial desde antes que se conduzca un vehículo.</p> <p>Gracias.</p> <p>Necesitamos vivir...</p> <p>Espero esta información sea considerada y seamos un país más seguro obteniendo y cambiando la cultura de compra de coches y vehículos más seguros.</p> <p>Asi mismo el costo es muy similar con los otros mercados, por lo que en México se debe de tener mas protección y mejores eficiencias todos los automoviles</p> <p>Yo pienso que no es tanto autos mas seguros,es mas conductores responsables,con educacion vial.la mayoría son atarbanes al volante,no respetan</p> <p>Más seguridad para niños..</p> <p>Un ciudadano preocupado por la vida humana</p> <p>Queremos saber si nuestros autos seguros, es nuestro derecho</p>		
				<p>Adicional, la seguridad también es un factor económico crucial que al evitar muertes y accidentes disminuye los costos asociados.</p> <p>Es importante a su vez regular los dispositivos aftermarket como luces de faros en sus diferentes versiones que se importan desde otros países con la finalidad de reducir el riesgo de colisiones nocturnas ya que la mayoría de estos accesorios no cumplen con ninguna regulación del sector automotriz y más que ser un beneficio para los usuarios termina siendo una molestia para quienes manejan de noche.</p> <p>Desgraciadamente perdí a mi padre en un accidente automovilístico, por la falta de medidas de seguridad en el vehículo en el que viajaba, no cintaba con bolsas de seguridad, li que no permitió pudiera salvar su vida, por lo que es de vital</p>		

				<p>importancia que todo vehículo que se venda y circule por México tenga la mayor disposición de medidas de seguridad</p> <p>Como verá, lo que se pide no es nada que no exista o que el gobierno mexicano no pueda brindar o que esté fuera de su alcance.</p> <p>Es simplemente la protección básica que como pueblo nos merecemos y que está ya al nivel de la potencia que somos.</p> <p>Es un petición con espíritu de exigencia.</p> <p>No queremos ni merecemos las sobras.</p> <p>IMPORTANTE:</p> <p>Considero que tener un automóvil que contenga todas las medidas de seguridad es básico, pero también es muy importante que se trabaje sobre la cultura vial, que los agentes e instituciones de tránsito hagan su trabajo como debe ser ya que se entregan licencias de manejo sin realizar un examen para saber si se tienen los conocimientos básicos, deberían hacerse cursos y pruebas de manejo para evitarse así muchos accidentes. Importante también es la educación y manejo de valores sociales, respetar la vida propia y la de los demás.</p> <p>La vida importa más que el negocio.</p> <p>Por favor, las vidas son lo más valioso que existe, nunca he tenido un accidente pero le gustaría tener la mayor probabilidad posible de salir con vida si es que un día tengo uno.</p> <p>Por favor, las vidas son lo más valioso que existe, nunca he tenido un accidente pero le gustaría tener la mayor probabilidad posible de salir con vida si es que un día tengo uno.</p> <p>Prohíban también trailers doble remolque.</p> <p>Y que no sea pretexto para que los autos tengan precios exorbitantes porque las marcas eso si como son voraces para poner los precios muchas</p>		
				<p>veces inflados, me atrevo a decir que les ganan 200% que se vayan las marcas lujosas aquí en México no las necesitamos</p> <p>Yo no voy a entrar en comentarios técnicos más allá de que estoy de acuerdo en que nuestros vehículos tengan el mínimo de estándares de seguridad de nuestro vecino USA.</p> <p>Lo que si haré referencia para justificar mi molestia es mención a 2 accidentes viales de los cuales fui partícipe o testigo de la inseguridad que hoy en día ofrece la mayoría de vehículos.</p> <p>1o.- Conduciendo en un vehículo Pointer de la VW a una velocidad de 25 km por hora, máximo 30 pues venía siguiendo una fila lenta de vehículos, por distraerme un instante y que un vehículo paró repentinamente para dar vuelta en U, yo colisionó con una camioneta estaquitas Nissan. El pequeño instante en que gire mi vista hacia otro lado y al reaccionar al inminente choque alcance a frenar al máximo, así que mi impacto fue si mucho a 10 km por hora. Yo no traía cinturón de seguridad más el golpe fue tan ligero que no me impacte contra nada, ni siquiera, se abrieron las bolsas de</p>		

			<p>seguridad... resultado? El vehiculo fue pérdida TOTAL</p> <p>Me pregunto que hubiese pasado a 60 km por hora. Son vehículos de "papel" Desgraciadamente pura fibra de vidrio y sin chasis prácticamente.</p> <p>Nada justifica hacer coches de juguete, ni siquiera la competencia entre fabricantes por hacer un vehículo lo más económico posible(para ellos) y que puedan vender a un precio caro (que no justifica su mala calidad)</p> <p>2.- Andando en un jetta también de la VW sufrimos un percance por alcance , el golpe fue tan mínimo en la parte posterior del mismo que solo aparento ser un tallón . Solo que por ser vehiculo nuevo se exigió FUESE a reparacion en agencia. Para,esto dejamos pasar 3 o 4 días ya que el vehículo se ocupaba y como dije el.golpe prácticamente era imperceptible acaso se notaba el embarrón de pintura. En este lapso después del incidente empezamos a notar un ligero olor a gasolina que al segundo o tercer día ya fue totalmente notorio, por lo que detuvimos el vehículo y solo se sacó para llevar a su reparación.</p> <p>Todos sabemos lo peligroso e inflamable que es este líquido, lo cual nos confirmo que por el "golpe" se colisionó todo el sistema o ducto y en un punto se fisuro o aflojó "algo".</p> <p>Esto me parece de las fallas inaceptables de cualquier vehículo, el sistema de combustible siempre fue muy confiable FUESE la marca que</p>		
			<p>fuese. Lo cual me vuelve a mi razonamiento primario: ¿acaso es válido hacer vehículos de "papel " o sea sin ninguna verdadera resistencia mecánica a nada.</p> <p>En manos de quienes dejamos nuestra,seguridad? De irresponsables que si venden caro un producto desechable en 5 años. si no tienes ningúnngun percance.</p> <p>La vida de todos esta sensiblemente apostada a conducir un vehículo de dudosa capacidad de protección.</p> <p>Con las famosas bolsas de aire solo apostaron a medio dar una oportunidad de vida a los pasajeros pero redujeron totalmente la capacidad del vehículo de absorber un golpe sin que haya reparaciones costosas y /o sin lamentar graves lesiones o muertes innecesarias.</p> <p>La industria automotriz tiene mucho que decimos. No debe una buena solución y por eso hay que regularla con mano dura para que viajemos sin miedo.</p> <p>Por favor consideren mayor control y normativas para el transporte pesado!.</p> <p>Evitemos autos inseguros para el pueblo mexicano.</p> <p>Ya que un amigo perdió su pierna por el automóvil versa que prácticamente se desintegró en una volcadura de dos vueltas y el auto quedó destrozado fallaron las bolsas de aire.</p>		

				De lo contrario quisiera saber que es lo que detiene las actualizaciones a la norma y por qué no se privilegia el cuidado de los usuarios.																										
Ciudadanos Independientes 2		Ge		<p>Distinguidos miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía:</p> <p>Por este medio hago llegar mi comentario público al proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones" para su consideración.</p> <p>Sabemos que México, siendo una potencia en producción de vehículos, fabrica y exporta autos que, desde su versión básica, cumplen con los niveles mínimos de seguridad vehicular de países y regiones como Japón, Estados Unidos y la Unión Europea; sin embargo, aquí se venden autos con bajos niveles de seguridad que siguen poniendo en peligro la vida de las personas. Pareciera que la vida, la salud y la integridad física de los mexicanos son de menor valía que la de otros ciudadanos del mundo.</p> <p>Por ello, es inminente que se atiendan aspectos fundamentales en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para que en nuestro país sea</p>		<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Asimismo, se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante</p>																								
				<p>obligatorio vender sólo autos con el mismo nivel de seguridad básica que los que se venden en países desarrollados para una adecuada protección de todos los usuarios de la vialidad.</p> <p>Sabiendo que la seguridad vehicular es uno de los cinco pilares fundamentales del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial de la ONU, y que, según el estudio Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo y de Latin NCAP, de atenderse, podría evitar más de 5, 627 muertes anuales de las 16, 000 muertes que se dan año con año en nuestro país por hechos viales; es que hago llegar información clave para que se incluyan los siguientes estándares y dispositivos de seguridad vehicular como obligatorios en el Proyecto de Norma que ahora se encuentra en consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Estabilidad Electrónico (ESC): Este dispositivo evita derrapes y volcaduras en maniobras de emergencia, reduce la probabilidad de riesgo de subvirajes o sobrevirajes, y permite realizar maniobras evasivas de emergencia para evitar un choque o volcadura, por ejemplo, ante peatones, otro vehículo u obstáculo. Después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la segunda tecnología que más salva vidas en el mundo. Este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en México. • Anclajes ISOFIX/Latch: Estos anclajes permiten la correcta instalación de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), garantizando que los menores de 12 años viajen seguros en los autos. Los SRI instalados correctamente, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños 		<p>fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirrobo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirrobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																													
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																														
<i>Asistencia de frenado</i>																														
<i>Protección a peatones</i>																														
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																														
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																														
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																														
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																														
<i>Resistencia en el toldo</i>																														
<i>Sistemas antirrobo</i>																														
<i>Equipamiento interior</i>																														
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																														

				<p>y niñas de hasta dos años y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento con la prueba lateral de poste: Al cumplir esta prueba, los vehículos otorgarían una de las mayores protecciones en caso de colisiones laterales, brindado especial protección en la cabeza y cuello de las personas, que son las partes del cuerpo más afectadas en este tipo de choques. Al incluir una estructura reforzada del habitáculo junto con diversos tipos de bolsas de aire, aspectos necesarios para cumplir con esta prueba, se obtienen reducciones de mortalidad estadísticamente significativas. • Protección a peatones: Este estándar consiste en elementos de diseño y materiales con los que cuenta un vehículo en su parte frontal para disminuir el riesgo de lesiones graves en caso de colisión entre el vehículo y un individuo. Su inclusión es fundamental, y su cumplimiento debe ser obligatorio, ya que, de acuerdo a la evidencia 		<table border="1"> <tr><td><i>Luz de niebla</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luces de posición laterales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Faros de iluminación en curva</i></td><td></td></tr> </table>	<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>	
<i>Luz de niebla</i>																						
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																						
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																						
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																						
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																						
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																						
<i>Luces de posición laterales</i>																						
<i>Faros de iluminación en curva</i>																						
				<p>científica, ayudaría a salvar vidas y evitar lesiones graves de peatones y de otros usuarios vulnerables de la vía: ciclistas y motociclistas, quienes en total conforman el 65% de las víctimas mortales de hechos viales en México. La evidencia señala que con dicho estándar se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frenado Autónomo de Emergencia: Tecnología en automóviles que detecta una inminente colisión con otro vehículo, persona, obstáculos, o un peligro, y responde accionando los frenos para detener el vehículo sin intervención del conductor. De acuerdo a un estudio, la implementación conjunta de este dispositivo y el Estándar de Protección a Peatones permitiría salvar en México, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas. • Sistema de información a los consumidores: Las evaluaciones de desempeño de seguridad nos dicen clara y fehacientemente qué tan seguro es un auto. A través de una calificación con estrellas nos informan en cuáles autos tenemos mayor probabilidad de salir ilesos o con las menores consecuencias para nuestra salud después de un choque, pues existe evidencia suficiente que señala que los vehículos con mayor número de estrellas obtenidas en la evaluación, tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros, e incluso a peatones, lesiones serias o fatales en caso de colisión. Al incluir como requisito el informar con este sistema de calificación para los modelos que aplique a la venta en México, estaríamos reduciendo el riesgo de lesiones serias y fatales a través de informar adecuadamente a los consumidores. Conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito podría ser la diferencia entre la vida y la muerte. <p>Todos estos sistemas bajo las regulaciones de UNECE, FMVSS o GTR, en el caso que</p>		<table border="1"> <tr><td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td><td></td></tr> </table> <p>”</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p> <p>Asimismo, se rechaza la inclusión en el apartado de información comercial relativa el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) dado que representa una ventaja competitiva que contraviene a la Ley Federal de Competencia Económica, en particular en su artículo 52 que indica que están prohibidas las barreras que, ... disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre concurrencia o la competencia económica en la ... comercialización de bienes o servicios.</p> <p>No obstante, lo anterior, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del</p>	<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>													
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																						
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																						

				<p>corresponda, y en un plazo de implementación que cubra a partir los vehículos año modelo 2023.</p> <p>En México se fabrican autos que se exportan en sus versiones básicas a consumidores de otros mercados a precios asequibles, mientras que, a los mexicanos, porque no es obligatorio, nos ofrecen autos con baja seguridad vehicular a un precio incluso mayor.</p> <p>Nuestras vidas valen lo mismo que las de los consumidores en los Estados Unidos, Europa y otros mercados, por ello exigimos la misma protección básica que ellos tienen. Es lo justo y la población en México lo merece.</p>		<p>programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita :</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p>
				<p>Comentarios con sustento técnico</p> <p>A continuación, se incluye un desglose detallado de mis comentarios al proyecto de NOM-194, incluyendo los sistemas mencionados previamente, además de otros que deseo comentar, junto con la evidencia técnica que respalda estos comentarios, así como los capítulos específicos del proyecto de norma donde se encuentran:</p> <p>Normativas UNECE, FMVSS y su serie de enmiendas. (Capítulos 4, 6, 7 y 8)</p> <p>Apoyo firmemente la aplicación de normativas de cumplimiento, únicamente de UNECE y FMVSS, ya que son las únicas normativas que cuentan con un sólido sustento técnico e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia. Existe suficiente evidencia que señala que el mejor marco normativo para proteger de manera adecuada a los consumidores y usuarios de la vía es el que incorpora las reglamentaciones de la Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas (UNECE), pues con ello se garantiza un sistema robusto de verificación del cumplimiento y vigilancia del mercado a través de la conformidad de la producción. Además, un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), estima que, junto con un sistema de información a los consumidores, incorporar las reglamentaciones UNECE podría ayudar a evitar en México 5,627 muertes cada año. Cabe resaltar que los dispositivos de seguridad incluidos en las reglamentaciones UNECE, han demostrado su eficacia para disminuir las cifras de fatalidades y lesiones en aquellos países que las han implementado.</p> <p>1. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlha,K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-</p>		

				<p>estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la</p> <p>2. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012. https://www.cepal.org/sites/default/files/events/file/slibro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf</p>		
				<p>3. ITF. (2017). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad. (Capítulo 6, Tabla 2) Apoyamos la inclusión obligatoria en la Norma, del Control Electrónico de Estabilidad, ya que, después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la segunda tecnología que más salva vidas en el mundo. Diferentes estudios resaltan la eficacia de este dispositivo para evitar accidentes, lesiones y muertes. La eficacia para reducir la probabilidad de siniestro por volcadura en vehículos ligeros es de 72%, y en camiones ligeros y vans de 64%. La reducción en la probabilidad de tener un siniestro fatal por volcadura en vehículos ligeros es de 56%, y en camiones ligeros y vans es de 74%. De acuerdo con un estudio del BID y Latin NCAP este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en nuestro país. Finalmente, estudios proponen que el ESC tiene un Retorno de Inversión del 3.98, lo cual lo hace económicamente viable. De acuerdo con un análisis del Transport Research Lab, la introducción de la regulación del ESC en México es una medida costo efectiva para salvar vidas.</p> <p>1. Crash Prevention Effectiveness of Light-Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation. NHTSA. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811486</p> <p>2. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla,K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la</p> <p>3. NHTSA. Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012 Passenger Cars and LTVs. 2015.</p> <p>4. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. <a 452="" 568"="" 940="" 954="" data-label="Page-Footer" href="https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en-en/about-us/traffic-</p> </td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div data-bbox="> <p>DIARIO OFICIAL</p> </p>		

				safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf		
				<p>5. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). (Capítulo 6, Tabla 2) Apoyamos la inclusión obligatoria en la Norma, de los anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch), partiendo de la realidad que indica que, la primera causa de muerte en niños de 5-9 años, son los accidentes de tránsito y es necesario atenderla. Este dispositivo permitiría la correcta y sencilla instalación de un Sistema de Retención Infantil, para que un pasajero infantil viaje de manera segura en el auto. De acuerdo con un estudio, en México, los SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños y niñas de hasta dos años y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años. La American Academy of Pediatrics en su publicación Saving Lives with Car Seats and Seat Belts, indica que el uso de SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reduce la mortalidad en un 71%. Cuando se compara con sólo usar el cinturón de seguridad, los SRI reducen el riesgo de lesiones en un 54% en niños y niñas de 1 a 4 años, y en niños y niñas de 4 a 8 años, mientras que los asientos elevados reducen el riesgo en un 45%.</p> <p>1. INEGI. Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. 2018. https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817 Al hacer click en este enlace, seleccione continuar para acceder a la base de datos completa.</p> <p>2. Cervantes-Trejo, A; Leenen, I. Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México. 2015. https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=56410</p> <p>3. Dennis R. Durbin, MD, MSCE, FAAP, a Benjamin D. Hoffman, MD, FAAP, b Council on Injury, Violence, and Poison prevention. Child Passenger Safety. American Academy of Pediatrics. 2018. https://pediatrics.aappublications.org/content/142/5/e20182461</p>		
				Prueba de impacto lateral de poste. (Capítulo 6, Tabla 2) Apoyamos la inclusión obligatoria en la		

				<p>Norma de la prueba de impacto lateral de poste, ya que brinda una protección a los pasajeros de un vehículo en caso de colisiones laterales, brindado especial protección en la cabeza y cuello de las personas. Si consideramos que el impacto lateral ocupa el segundo lugar en las colisiones entre vehículos, solo por debajo del impacto frontal, y que un conductor involucrado en un siniestro de impacto lateral tiene el doble riesgo de muerte que en un siniestro de impacto frontal, se entiende la importancia de que los vehículos tengan dispositivos de seguridad que protejan a los ocupantes en caso de impacto lateral. Usando datos de choques de los EEUU, se demostró que los conductores de vehículos clasificados con la calificación más alta en seguridad por el Institute for Insurance Highway Safety (IIHS) tenían un 70% menos de probabilidad de morir cuando estaban involucrados en choques laterales. De acuerdo al estudio Effect of side impact protection in reducing injuries, los actuales sistemas de seguridad de bolsas de aire laterales, como las de torso con o sin cortinas, contribuyen a la reducción en el riesgo de lesiones en el impacto lateral para los ocupantes cercanos al impacto. Dentro de la investigación Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains, se muestran reducciones de mortalidad estadísticamente significativas para los cuatro tipos de cortinas y bolsas de aire laterales en caso de siniestro para conductores y pasajeros delanteros derechos de automóviles, donde se obtuvieron los resultados siguientes:</p> <p>Porcentaje de reducción de fatalidad estimada en impactos del lado cercano por tipo de bolsas de aire laterales</p> <table border="0"> <tr> <td>Cortina más torso</td> <td>31.3%</td> </tr> <tr> <td>Combinación</td> <td>24.8%</td> </tr> <tr> <td>Sólo cortina</td> <td>16.4%</td> </tr> <tr> <td>Sólo torso</td> <td>7.8%</td> </tr> </table> <p>1. Furas, A., et al, Op. Cit. P. 122. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la</p> <p>2. Farmer et al, 1997, según lo refiere Stigson, H.; Kullgren, A., Effect of side impact protection in reducing injuries. Chalmers University of Technology. Gothenburg, 2011. https://blogg.folksam.se/folksam-forskar/wp-content/uploads/sites/3/2011/06/ESV-Stigson-and-Kullgren-2011-side1.pdf</p>	Cortina más torso	31.3%	Combinación	24.8%	Sólo cortina	16.4%	Sólo torso	7.8%		
Cortina más torso	31.3%													
Combinación	24.8%													
Sólo cortina	16.4%													
Sólo torso	7.8%													
				<p>3. An Evaluation of Side Impact Protection – Improvements and Side Air Bags. No. DOT HS 810 748, Technical Report NHTSA. 2007. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810748</p> <p>4. Kahane, C.J. Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains. No. DOT HS 811882, NHTSA. 2014.</p>										

				<p>https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811882</p> <p>Protección a peatones. (Capítulo 8, Tabla 4) Apoyamos la inclusión en la Norma del Estándar de Protección a Peatones, haciendo solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio y no opcional como hasta el momento aparece, ya que se trata de un dispositivo que, de acuerdo a la evidencia científica, puede ayudar a salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Cabe señalar que, hasta el momento, en la redacción de esta NOM, no existe ninguna disposición de carácter obligatorio para proteger a los usuarios más vulnerables de la vía quienes conforman el 65% de las muertes por hechos viales y resulta de vital importancia tomar las medidas necesarias para cambiarlo. En Europa, un estudio con datos de la German In-Depth Accident Study (GIDAS) y la International Hot Rod Association (IHRA) calculó en el año 2010 que, con este dispositivo, podrían evitarse entre 6,500 y 10,000 lesiones graves a peatones. De acuerdo con un estudio del BID, con la mejora en el diseño del frontal de todos los vehículos, se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Según un estudio del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) tan sólo con un 10% de aumento de ventas de vehículos con el Estándar de Protección a Peatones habría una reducción de 36 muertes y 228 personas lesionadas al año en nuestro país.</p> <p>Es muy importante señalar que el Estándar de protección a peatones no implica una barrera técnica al comercio, ya que el Tratado Comercial México-Estados Unidos y Canadá, TMEC, reconoce el derecho de México a exigir estándares adicionales a los especificados en la regulación norteamericana FMVSS. México cuenta con facultades para reconocer incompatibilidades entre regulaciones debido al interés legítimo nacional de proteger a la población. De acuerdo con el Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18): México</p>		
				<p>se reserva el derecho de aplicar normas específicas si las FMVSS alcanzan un nivel de seguridad menor al objetivo legítimo de México:</p> <p>"...nada en esta carta limita la facultad de México para incorporar, reconocer o aceptar otras normas de seguridad para vehículos motorizados adicionales a las NFSVM, en la NOM-194-SCFI o en cualquier enmienda o instrumento sucesor de esta."</p> <p>Este Estándar de Protección a Peatones es técnicamente viable, ya que se cuenta con la alternativa Global Technical Regulation GTR No. 9 (Pedestrian Safety), elaborada con la participación de los EEUU, que se encuentra enmarcada en el acuerdo 1998 de ONU firmado por EEUU y que dota una flexibilidad administrativa para que pueda ser aplicada por cualquier gobierno que no forma</p>		

				<p>parte de los acuerdos de 1958 de la UNECE. Finalmente, es económicamente viable, ya que como lo señala el mismo documento de GTR9 el costo de implementar esta tecnología es apenas de \$610 pesos para auto familiar pequeño y de \$1887 pesos para vehículos deportivos. Para los vehículos que por su diseño no puedan cumplir con este estándar, deberán forzosamente contar con Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOM_qHKvU75eLc5/view 2. UNECE, Pedestrian Protection In Europe The Potential of Car Design and Impact Testing. 2002. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp29grsp/inf-gr-ps-12e.pdf 3. Furas et. al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019 4. IMCO. Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles. https://imco.org.mx/beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automoviles/ 5. Economic Commission for Europe. Global technical regulations. Gtr No. 9 (Pedestrian Safety). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf <p>Frenado autónomo de emergencia. (Capítulo 8, Tabla 4) Apoyamos la inclusión en la Norma del Frenado autónomo de emergencia, haciendo</p>		
				<p>solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. Existe evidencia suficiente para demostrar que este dispositivo es capaz de mitigar automáticamente la gravedad de los siniestros entre dos vehículos, de colisiones por alcance, así como algunas colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el atropellamiento de peatones. De acuerdo a esta información, se indica que con este dispositivo se podrían haber prevenido o mitigado: 1,994,000 colisiones, 884,000 lesiones y 4,738 muertes tan sólo en el año 2016 en los Estados Unidos. Además, la mayoría de las muertes que podría prevenir son las de peatones y ciclistas (74%). Otro estudio señala que el potencial de seguridad teórico de este dispositivo es de una reducción del 19.6% de todos los siniestros. De acuerdo con un estudio del Transport Research Lab la implementación conjunta del Estándar de Protección a Peatones y el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas.</p>		

				<p>1. Benson, A.J., Tefft, B.C., Svancara, A.M., & Horrey, W.J. (2018). Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems. (Research Brief). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety. https://aaafoundation.org/wp-content/uploads/2018/09/18-0567_AAFTS-ADAS-Potential-Benefits-Brief_v2.pdf</p> <p>2. Hynd, D., McCarthy, M., Carroll, J., et al. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. European Commission - TRL. Brussels, 2015. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0</p> <p>3. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). (Capítulo 6, Tabla 2) Apoyamos la inclusión obligatoria en la Norma, del Monitoreo de presión de llantas, ya que está comprobado que este</p>		
				<p>dispositivo ayuda a mitigar (en un en un 55.6%) los riesgos que implica manejar un vehículo con llantas infladas por debajo de la presión recomendada por el fabricante: mayor distancia de frenado, explosión del neumático por fricción de las paredes, mayor consumo de combustible y mayores emisiones, entre otros. De acuerdo con la National Highway Traffic Safety Administration o NHTSA, por sus siglas en inglés, estimó en su cálculo de beneficios sociales y económicos de la regulación del sistema de monitoreo de presión de llantas, que dicha tecnología ayudaría a evitar 120 muertes y alrededor de 8,500 lesiones cada año una vez que todos los vehículos se encontraran equipados con esta tecnología en EEUU. Aunado a ello, este sistema ayuda a reducir el gasto de gasolina y las emisiones de bióxido de carbono por llantas mal infladas. En Europa el 0.5% de los siniestros pudieron haberse evitado desde 2008 de haberse instalado este sistema en todos los vehículos. Es económicamente viable gracias a que el costo de esta tecnología por vehículo es de 40 euros por vehículo.</p> <p>1. UNECE. Draft Cost / Benefits Analysis TPMS for M1 Vehicles. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp29grf/TPM-03-03r1e.pdf</p> <p>2. NHTSA. Tire Pressure Monitoring Systems FMVSS No. 138. Final Regulatory Impact Analysis. 2005. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf</p>		

			<p>3. NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811681</p> <p>Información comercial. (Capítulo 9)</p> <p>Apoyamos la solicitud para que, en este capítulo, se incorpore el requisito obligatorio de mostrar la información de los resultados de una prueba de choque, realizada por el Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, cuando aplique a los modelos vendidos en el país. Esta información deberá incluirse en la tabla 5 – Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad, incluida en el capítulo 9, mostrando el resultado de estrellas tanto para ocupante adulto como para ocupante infantil; en caso de que el modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado". Esta petición se sustenta, en principio, en el derecho de los consumidores a contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p>		
			<p>Creemos que el listado propuesto en la tabla 5, es insuficiente para el consumidor ya que requeriría del conocimiento técnico para comprender que es cada tecnología o dispositivo. Sin embargo, la información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente, y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a los usuarios vulnerables de la vía. De acuerdo con las Directrices para la Protección del Consumidor establecidas por la ONU se señala que "se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente." Como ejemplo de una buena práctica, el programa de evaluación para vehículos nuevos EuroNCAP ha sido fundamental para que los fabricantes de vehículos mejoraran la seguridad ofrecida en sus modelos mucho años antes de que se lo exigiera las regulaciones nacionales.</p> <p>Por otro lado, al hacer esta inclusión, se estaría ofreciendo información alineada con lo mencionado en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que indica que, en el pilar 3 (de los 5 propuestos) de "vehículos seguros", además de la incorporación de normas UNECE, se recomienda la promoción de un Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP, por sus siglas en inglés), para información al consumidor. Existe evidencia suficiente sobre la correlación entre los resultados un NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales, las cuales, por ejemplo, en EuroNCAP, tienen una correlación de 12% por estrella lograda en las evaluaciones de impacto. Los vehículos con mayor número de estrellas obtenidas en la valoración,</p>		

				<p>tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión. La calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos evaluados, es un recurso de información de vital importancia que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra; ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia que salve vidas: tanto de ocupantes de los autos, como la de peatones. Finalmente, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud y se promovería</p>		
				<p>una muy necesaria competencia entre los fabricantes de vehículos por la seguridad vehicular en el mercado mexicano.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación. https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/L_fpc_ultimo_CamDip.pdf 2. Naciones Unidas. Directrices para la Protección del Consumidor. 2016. https://unctad.org/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1_es.pdf 3. Lie, A., Tingvall, C. How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes. 2012. https://www.researchgate.net/publication/228918389_How_Do_Euro_NCAP_Results_Correlate_with_Real-Life_Injury_Risks_A_Paired_Comparison_Study_of_Car-to-Car_Crashes 4. ONU-OMS. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1 5. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019 <p>Alerta de desviación de carril. (Capítulo 8, Tabla 4) Apoyamos la inclusión en la Norma, haciendo solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. Existe evidencia que determina que este dispositivo disminuye la tasa de siniestros de vehículo único, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un 11%, y que además disminuye la tasa de lesiones por esos mismos tipos de choques en un 21%. Esto significa que, si todos los vehículos de pasajeros en EEUU hubieran estado equipados con este dispositivo, alrededor de 85,000 siniestros reportados por la policía y más de 55,000 lesiones pudieron haber sido prevenidas en 2015. Su implementación resulta relevante para México puesto que, de acuerdo al documento</p>		

				<p>técnico Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005), del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), más del 10% de las colisiones que corresponden al rubro "invasión de carril", pudieron haberse evitado con este sistema.</p>	
				<p>1. International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017. https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble</p> <p>2. Visvikis, C., Smith, T.L., et al. Study on lane warning and lane change assist systems. TRL, 2008.</p> <p>3. https://circabc.europa.eu/sd/a/30d82a3c-bdc9-4034-b197-62286988bd03/report_ldwlca_en.pdf</p> <p>4. Cuevas, A. C., Rivera, F. A., et al. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005). IMT, 2005. https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt36.pdf</p> <p>Adaptador inteligente de velocidad. (Capítulo 6, Tabla 2) Aunque en este momento no se encuentra en la norma, apoyamos la inclusión de este dispositivo como obligatorio, ya que es un dispositivo fundamental y clave para la reducción de muertes por hechos viales. De acuerdo con el European Transport Safety Council, abordar el exceso de velocidad es fundamental para reducir la cifra de 26,000 muertes en carretera cada año en Europa. Con la adopción y el uso masivo, se espera que este dispositivo reduzca las colisiones en un 30% y las muertes en un 20%. En un informe para la Comisión Europea, elaborado por la consultora Transport Research Lab, se señala que este dispositivo es "factible en términos de la tecnología requerida", ya está disponible en el mercado y ofrece una relación costo-beneficio positiva.</p> <p>1. European Transport Safety Council. Briefing: Intelligent Speed Assistance (ISA). 2017. https://etsc.eu/briefing-intelligent-speed-assistance-isa/</p> <p>2. Seidl, M., Hynd, D., et al. In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety. TRL, European Commission. 2017. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1</p> <p>Capítulo 8, Tabla 4 Event data recorder (caja negra) Apoyamos la inclusión en la Norma, haciendo solicitud enfática que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, para que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. La caja negra al ser un dispositivo que graba y almacena la información dinámica del comportamiento de un vehículo</p>	

				<p>durante los instantes inmediatos previos a una colisión, o durante una colisión, con la finalidad de recopilarlos después del incidente; se estaría en condiciones para generar una base de datos que, en su posterior análisis, permita reconocer los patrones que hicieron posibles los siniestros viales, y con ello diseñar mejor los vehículos e incluso la infraestructura vial.</p> <p>P. D.</p> <p>LA REALIDAD ES QUE CREO QUE LA FALTA DE ACCIÓN DE PARTE DE LAS INSTITUCIONES OBLIGADAS A ACTUAR LES CONVIERTE EN CÓMPlices DE QUIENES VIOLAN EL DERECHO DEL CIUDADANO DE A PIE. UNA DENUNCIA U DEMANDA SEGÚN SEA EL CASO DEBERÍA SER EL CAMINO REAL PARA OBLIGARLOS A ACTUAR. NO UNA PETICIÓN.</p>		
<p>El Poder del Consumidor, Latin NCAP, Reflección, Proyecto Céntrico, Valentina Ochoa Vivanco</p>	Todo	Te			<p>Es de gran trascendencia que en México exista una normativa que atienda y dé certidumbre en el tema de la seguridad vehicular, ya que la problemática de muertes y lesiones viales, tanto en el mundo como en nuestro país, resulta por demás lamentable. Cada año suceden cerca de 1.3 millones de fallecidos a escala global y aproximadamente 16 mil en el ámbito nacional, así como 134 mil personas quedan lesionadas y 40 mil con algún tipo de discapacidad permanente; esto nos da el contexto catastrófico donde multidisciplinariamente hay que aportar soluciones firmes para terminar con esta otra pandemia que tristemente hemos normalizado. Las consecuencias de la siniestralidad por hechos viales también tienen un profundo impacto económico que cuesta a la sociedad mexicana alrededor del 1% del PIB, de acuerdo a estudios recientes, pudiendo alcanzar el 1.8% y 3.5% del PIB.</p> <p>Es necesario que este instrumento normativo tome y recupere como eje principal la protección y salvaguarda de la</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente según se indica a continuación.</p> <p>Se rechaza la inclusión relativa a la protección de los usuarios de la vía en el objetivo del documento debido a que el inciso 6.2.1 de la NMX-Z-013-SCFI-2015, indica que el objetivo debe definir sin ambigüedad el tema de la norma y los aspectos cubiertos.</p> <p>Se acepta parcialmente el comentario de modificar la definición de dispositivo de seguridad y en consecuencia al comentario se adiciona la definición de usuarios vulnerables de la vía pública para quedar como sigue:</p> <p>3.6 dispositivo de seguridad autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial.</p> <p>NOTA. La finalidad de dichos dispositivos implica acciones en favor de la protección de los usuarios de los vehículos y/o los usuarios vulnerables de la vía pública. Entendiéndose como usuarios vulnerables de la vía pública a los peatones y usuarios de vehículos motorizados o no de dos y tres ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.</p> <p>Se rechaza el comentario de modificar la definición del dispositivo de protección a peatones.</p>
					<p>salud de la población mexicana, no sólo de los conductores y ocupantes de autos, sino de todas aquellas personas susceptibles de ser víctimas de un hecho vial como lo son los peatones, usuarios del transporte público, ciclistas y motociclistas y peatones con</p>	<p>Se acepta parcialmente modificar el sexto párrafo del capítulo 4 para quedar como sigue:</p> <p>Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad los corporativos deben de apearse a alguna de las NOM, NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales especificadas en los capítulos 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la</p>

					<p>movilidad limitada que se desplacen en la vía pública con asistencia de silla de ruedas, muletas, bastones, lazarillo, o con alguna otra discapacidad. El principio pro homine o pro persona, incluido en el Artículo 1 de la Constitución Política, debe preponderar ante cualquier otro interés de índole particular. El interés legítimo de salvar la vida de miles de mexicanos y aportar lo más posible para su protección y bienestar, debe estar presente en cada decisión que se tome en este instrumento normativo.</p> <p>Además, deben primar otros derechos como el Derecho Constitucional de Protección a la Salud, el derecho Constitucional que especifica el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, los derechos plasmados en la Ley Federal de Protección al Consumidor, tales como: la protección de la seguridad, vida y salud del consumidor; el derecho a la información y el derecho a la protección de los intereses económicos del consumidor. Se debe ponderar en la elaboración de esta Norma que los consumidores tienen derecho a obtener información clara, accesible, independiente y fidedigna, que emana del derecho internacional y de la normativa nacional de los derechos de los consumidores (Ley Federal de Protección al Consumidor en México, Directrices para la Protección del Consumidor de la ONU, Líneas Directrices de la OCDE</p>	<p>combinación entre regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad en términos de lo establecido en el procedimiento de evaluación de la conformidad del presente Proyecto de NOM.</p> <p>Se rechaza el comentario relativo a hacer obligatorias la versión más actualizada de la serie de enmiendas de las regulaciones UNECE en virtud de que se restringiría más de lo necesario el comercio por lo que se mantiene el apéndice A sin modificaciones y lo correspondiente del capítulo 4</p> <p>Se acepta modificar la terminología de las tablas de los capítulos 6, 7, 8 y el Apéndice A para sustituir el término "UNECE" por "UN", en consecuencia, se modifica la definición de UNECE para incluir dicha abreviatura</p> <p>Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch), Monitoreo de presión de llantas o (TPMS) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p> <p>Se rechaza la inclusión en el apartado de información comercial relativa el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) dado que representa una ventaja competitiva que contraviene a la Ley Federal de Competencia Económica, en particular en su artículo 52 que indica que están prohibidas las barreras que, ... disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre competencia o la competencia económica en la ... comercialización de bienes o servicios.</p>
					<p>para Empresas Multinacionales, entre otros), que garantizan que los ciudadanos puedan adquirir sus bienes, de manera libre e informada, creando para ello, herramientas que facilitan su cumplimiento. En este sentido, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), declara que: "Corresponde a los Estados Miembros, entre ellos México, formular, fortalecer o mantener una política enérgica de protección al consumidor...", también establece que: "Las</p>	<p>No obstante, lo anterior, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita</p> <p>:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los</p>

				<p>empresas deben elaborar, según proceda, programas y mecanismos para ayudar a los consumidores a adquirir los conocimientos y competencias necesarios para comprender los riesgos...".</p> <p>Por otro lado, las Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales, en su Capítulo IV. Derechos Humanos⁴, señalan que dichas empresas, entre las cuales, para este proyecto de norma oficial mexicana entendemos que se refieren específicamente a las armadoras, fabricantes e importadoras de autos nuevos para su comercialización en México, deben: "Respetar los derechos humanos, lo cual significa que han de velar por no vulnerar los derechos de los demás y hacer frente a los impactos negativos sobre los derechos humanos en los que se vean implicadas" y, por ende, deben: "En el marco de sus actividades evitar causar impactos negativos sobre los derechos humanos o contribuir a que se generen y resolver dichos impactos si los hubiera", y "Esforzarse por prevenir y atenuar los impactos negativos sobre los derechos humanos directamente vinculados con sus actividades, bienes o servicios [...]"; y además, las</p>	<p>términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p> <p>No obstante, derivado del comentario se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirobo</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirobo</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																								
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																									
<i>Asistencia de frenado</i>																									
<i>Protección a peatones</i>																									
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																									
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																									
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																									
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																									
<i>Resistencia en el toldo</i>																									
<i>Sistemas antirobo</i>																									
				<p>empresas multinacionales deben: "Elaborar una política que formule su compromiso con el respeto de los derechos humanos.", "Ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos en función de su tamaño, de la naturaleza y el contexto de sus actividades y de la gravedad de los riesgos de impactos negativos sobre dichos derechos", y "Establecer mecanismos legítimos o cooperar mediante estos mecanismos para poner remedio a los impactos negativos sobre los derechos humanos cuando se descubra que han causado dichos impactos o que han contribuido a generarlos.";</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de niebla</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>						
<i>Equipamiento interior</i>																									
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																									
<i>Luz de niebla</i>																									
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																									
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																									
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																									
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																									
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																									

					<p>además de "Proporcionar información exacta, comprobable y clara que sea suficiente para que los consumidores puedan tomar sus decisiones con conocimiento de causa [...]". "No realizar manifestaciones u omisiones ni participar en ninguna otra práctica que sea engañosa, equívoca, fraudulenta o desleal."; e "[...] impedir y luchar contra las prácticas comerciales engañosas (incluida la publicidad engañosa y el fraude comercial) y reducir o impedir las amenazas graves para la salud y la seguridad públicas o para el medio ambiente que se deriven del consumo, el uso o la eliminación de sus bienes y servicios." (OCDE, 2013)</p> <p>Es de suma importancia considerar dentro de este proyecto de norma, que se han realizado estudios de gran rigor que han evidenciado los beneficios económicos, sociales e incluso comerciales, de robustecer la normativa nacional al incluir estándares de seguridad vehicular que han demostrado salvar vidas y evitar lesiones graves. Tal es el caso del estudio realizado por el Banco Interamericano de</p>	<table border="1"> <tr> <td>Luces de posición laterales</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Faros de iluminación en curva</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frenado Autónomo de Emergencia</td> <td></td> </tr> </table> <p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>En lo que respecta al apartado de evaluación de la conformidad se rechaza la introducción de lo referente al acuerdo de 1058 en el párrafo introductorio del capítulo en virtud de que lo solicitado ya se encuentra disponible en 10.3.2. c).</p> <p>El comentario relativo a la solicitud de realizar segundas pruebas en el apartado de evaluación de la conformidad se acepta parcialmente, si bien se rechaza incluir dichos aspectos en el capítulo 10, si se modifica el capítulo 11 para quedar como sigue:</p> <p>11. Vigilancia y verificación.</p> <p>...</p> <p>La autoridad podrá requerir al corporativo los datos necesarios para efectuar la vigilancia y verificación de conformidad con la LIC; la autoridad podrá recabar muestras para efectos de verificación de conformidad con la Ley .</p>	Luces de posición laterales		Faros de iluminación en curva		Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención		Frenado Autónomo de Emergencia	
Luces de posición laterales														
Faros de iluminación en curva														
Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención														
Frenado Autónomo de Emergencia														
					<p>Desarrollo (BID) en colaboración con el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR)". Este documento señala que para que los países de la región estudiada, incluido México, avancen en la regulación sobre la introducción obligatoria de dispositivos de seguridad, la propuesta de normatividad expuesta en el estudio , debería ser considerada y retomada por las autoridades correspondientes en cada país debido a que su contenido representa la base mínima regulatoria para salvar vidas y</p>	<p>Se rechaza modificar el inciso 10.3.2, b) en el sentido propuesto toda vez que eso limitaría la comercialización de los vehículos producidos fuera de] Estados Unidos, como lo son los vehículos producidos en México.</p> <p>Se acepta parcialmente el comentario para modificar 10.3.2, c) para quedar como sigue:</p> <p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM.</p> <p>Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y</p>								

				<p>reducir la gravedad de las lesiones en hechos de tránsito. Los dispositivos de seguridad propuestos se basan en las mejores prácticas internacionales al tener como fundamento los Reglamentos de Naciones Unidas, derivados de los Acuerdos del WP.29 y los Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados de EE. UU.</p> <p>La publicación del BID, además enfatiza la necesidad de informar al consumidor sobre el desempeño de los dispositivos de seguridad de los vehículos a la hora de su proceso de compra, por lo que, invita a los gobiernos de los países a adoptar el sistema de evaluación de autos nuevos y el etiquetado de estrellas de acuerdo a un Programa de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP, por sus siglas en inglés) local con la finalidad de hacer accesible y de calidad la información para quienes deciden comprar un vehículo nuevo, con lo que se darían condiciones conducentes a la</p>	<p>ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o</p>
				<p>democratización de la seguridad vehicular.</p> <p>El mismo estudio indica que, dentro de los efectos potenciales en la economía mexicana, bajo el supuesto de que se implementen los Reglamentos sobre Vehículos (WP.29) mencionados en el estudio que incorporan tecnologías que disminuyen la probabilidad de mortalidad y morbilidad derivada de los siniestros de tránsito, México podría tener un crecimiento económico de 0.5%, del PIB. En el mejor escenario sería de 1.2% y en el peor podría aumentar 0.4%; por otra parte, la tasa de empleo aumentaría en un 1.05%, siendo el país con más impacto en este indicador de los países analizados. Dichas cifras fueron calculadas tomando en cuenta exclusivamente la interacción comercial del país con la región de América Latina y, por tanto, las estimaciones obtenidas resultan conservadoras. Tomando en</p>	<p>su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p> <p>Se acepta parcialmente modificar 10.4.2, c) para quedar como sigue:</p> <p>c) Documentación de la aprobación de tipo para las regulaciones UNECE.</p> <p>Los documentos listados en 10.3.2 c), i) y ii), forman parte de la homologación de cada Reglamento UN y permiten identificar claramente que el vehículo ha sido homologado correctamente.</p> <p>La documentación técnica que debe presentar el fabricante para su aprobación de tipo, está definida dentro del Reglamento de la UN correspondiente, en él se indican las versiones del vehículo que han sido homologadas y las marcas de conformidad que deben tener los vehículos y dispositivos, asimismo, la propia regulación contiene un ejemplo del modelo de Certificado de aprobación de tipo.</p> <p>En caso de duda de la UI sobre la autenticidad de los documentos antes mencionados, por conducto de la Autoridad Normalizadora se podrá preguntar a la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU que haya emitido dicho documento sobre la</p>

					<p>cuenta que México es uno de los más grandes productores de autos en el mundo y que su interacción comercial es mayor con otras regiones del planeta como América del Norte y Europa, los beneficios económicos por la adopción de los Reglamentos del WP.29 serían considerablemente mayores.</p> <p>Tomando como referencia la participación del sector automotriz en la economía mexicana que, en 2016 representó el 26% del PIB del sector manufactura, equivalente al 4.4% del PIB, existen beneficios adicionales a la economía del país. El incremento en el PIB por la incorporación de los sistemas de seguridad y por la consecuente reducción de hechos viales, sería de 0.40% anualmente y, en el caso del</p>	<p>autenticidad de los mismos como se indica en el capítulo 4.</p> <p>Respecto a la auditoría del Gobierno a las unidades de inspección se rechaza el comentario en virtud de que lo referente ya se encuentra en el capítulo 11 del documento de NOM.</p>
					<p>comercio exterior, tendría un incremento anual de 0.10% en la contribución del PIB; teniendo así, con la suma de los dos factores anteriores, un impacto positivo de 0.50%.</p> <p>En relación a las vidas salvadas, el informe final del BPR estima una reducción general potencial para la región de América Latina y el Caribe de 33,000 (28%) fatalidades menos por año, en el supuesto de que se incorporen las Reglamentaciones de Naciones Unidas sobre sistemas de seguridad vehicular. En este mismo sentido, se tomaron como referencia datos del 2016 en México, acerca de la proporción registrada de muertes por tipo de usuario en siniestros de tránsito en carreteras, los cuales son los siguientes: 4% ciclistas, 12% motociclistas, 2% otras, 45% peatones, 37% ocupantes.</p> <p>La tasa de mortalidad, calculada para 2017 en el país, es de alrededor de 15 muertos por cada 100,000 habitantes. Al introducir tecnología de seguridad vehicular, se podrían salvar 5,627 vidas en México, lo que representa un 28% de esta tasa, teniendo como línea base los 20,351 fallecidos por siniestros viales anualmente.</p>	

					<p>Finalmente, el estudio detalla que, en México, anualmente, los frenos antibloqueo (ABS) salvaría la vida de 1,578 personas, el control electrónico de estabilidad (ESC) 632, el cinturón de seguridad 3,139, las bolsas de aire frontales 805, las bolsas de aire laterales 644, la barra de impacto en puerta lateral 31, la Estructura y protectores laterales 366, el sistema optimizado de protección contra impactos laterales 1,446 y el diseño frontal para la protección de peatones 1,641.</p> <p>Por otro lado, el estudio "El</p>	
					<p>potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018" , elaborado por el Laboratorio de Investigación en Transporte del Reino Unido (TRL, por sus siglas en inglés), llevó a cabo una revisión de los sistemas de seguridad y su potencial para salvar vidas mediante la aplicación de un rango más amplio de normas de seguridad vehicular, de 2020 a 2030 en los cuatro países latinoamericanos.</p> <p>Este estudio también señala que, para el caso de México, donde la aplicación y el cumplimiento de una regulación en la que se incluya obligatoriamente el control electrónico de estabilidad (ESC), el estándar de protección a peatones y el sistema de frenado autónomo de emergencia (AEB) podrían evitar más de 3,600 muertes de peatones, ciclistas y ocupantes de auto.</p> <p>De acuerdo con el análisis, la introducción de la regulación del ESC en México sería costo-benéfica a tan sólo 4 años de su implementación, si se aplica tan pronto como sea posible. Los beneficios económicos y sociales por la implementación del ESC en 2020 salvarían 206 vidas, evitarían 746 lesiones graves y ahorrarían \$194.99 millones de dólares por las lesiones graves y muertes evitadas, para el período 2020-2030.</p>	

					<p>Por otro lado, el mismo estudio del TRL indica que la implementación del estándar de protección al peatón y el sistema de frenado autónomo de emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía (peatones y ciclistas) permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas.</p>	
					<p>El proyecto de norma PROY-NOM-194, en su presente actualización, si considerara incluir o modificar los puntos que a continuación se expondrán, colocaría a México más cerca de cumplir con algunos de los compromisos internacionales establecidos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la ONU, que nuestro país suscribió, y que en su pilar "Vehículos más seguros" recomienda a los gobiernos, en primer lugar, la adopción de normas técnicas de seguridad vehicular recomendadas por la ONU y, en segundo lugar, la implementación de sistemas de información al consumidor acerca de la seguridad de los vehículos.</p> <p>Es importante señalar que las recomendaciones y comentarios a la Norma aquí incluidos, van acompañados de argumentación sólida basada en investigaciones y estudios elaborados por organismos internacionales especializados e independientes, por ejemplo: la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE), el Transport Research Laboratory (TRL) del Reino Unido, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) y el Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) de Estados Unidos, el Impact Consortium, el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB), los Programas de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP), así como instituciones nacionales expertas como el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), entre otros. Solicitamos que el aporte</p>	

					de evidencias que sustentan los comentarios a continuación,	
					<p>sean considerados con rigor por la autoridad, pues demuestran que la seguridad vehicular, y los dispositivos y estándares que la conforman, son el resultado de la evolución de los avances tecnológicos y la evolución hacia mercados enfocados en proteger la vida e integridad de las personas.</p> <p>A continuación, nuestros comentarios específicos al proyecto:</p> <p>Objetivo (Capítulo 1, apartado 1.1)</p> <p>Dice:</p> <p>Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3,857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Establecer los dispositivos de seguridad y regulaciones que, en la experiencia internacional, han demostrado salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios de la vialidad para que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3,857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos con el fin de proteger a todos los usuarios de la vialidad.</p> <p>Justificación:</p> <p>Es necesario que quede por escrito que el objetivo legítimo último de la norma es proteger a las personas usuarias de la vialidad, ya sea en su carácter de peatón, ciclista, ocupante de vehículo privado o de transporte público, ocupante infantil de vehículo privado o de transporte</p>	
					público u ocupante conductor de vehículo privado o de transporte público. Siendo que el traslado	

					<p>en un vehículo es un acto público tenemos que hacer los esfuerzos necesarios para proteger a todas las personas que confluyen en los espacios públicos que son las vialidades y que son puestas en riesgo por el tránsito de los vehículos automotores. Además, es una actualización obligada ya que ha quedado plasmado como derecho constitucional que " Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad", y una forma de garantizar ese derecho es a través de una mejor y adecuada seguridad vehicular.</p> <p>Dispositivo de seguridad (Capítulo 3, apartado 3.6)</p> <p>Dice:</p> <p>Autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Autoparte, parte, estándar, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción prevista en favor de la seguridad de los usuarios de los vehículos y todos los usuarios vulnerables de la vía pública.</p> <p>Justificación:</p> <p>Se deben desagregar todos los componentes que conforman la seguridad vehicular para poder dar certeza y claridad tanto a los corporativos como a los usuarios de la vía de parte específica de la seguridad vehicular se está refiriendo el presente proyecto de norma.</p> <p>Más de la mitad de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de</p>	
					<p>vehículos de motor de dos ruedas, denominados colectivamente, usuarios de la vía pública. La proporción de muertes por accidentes de tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública es mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos.</p>	

					<p>Fuente. OMS. (2020). Seguridad Vehicular. Recuperado de: https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/es/index2.html</p> <p>Protección a peatones (Capítulo 3, apartado 3.21)</p> <p>Dice:</p> <p>Dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto orientadas a reducir la probabilidad de lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto pensados para reducir al mínimo posible lesiones a peatones y ciclistas en caso de atropellamiento, orientadas a reducir la probabilidad de muerte y lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía, o en caso de generar una lesión esta se encuentre dentro del rango de una lesión no mortal ni discapacitante.</p> <p>Justificación:</p> <p>La razón de tener esta norma, así como el fin último de la seguridad vial es proteger a todos los usuarios de la vía, incluidos no solo los peatones, sino además los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía. Además, es objetivo de la protección a peatones reducir al mínimo posible, y no solo la "posibilidad", de las lesiones,</p>	
					<p>que podrían incluso ser mortales, de ahí que se busque la mayor protección posible.</p> <p>Disposiciones generales (Capítulo 4)</p> <p>Dice:</p> <p>Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad los corporativos deben de apegarse a alguna de las regulaciones especificadas en los capítulos 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la combinación entre</p>	

					<p>regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad en términos de lo establecido en el procedimiento de evaluación de la conformidad del presente Proyecto de NOM.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad los corporativos deben de apegarse a alguna de las regulaciones especificadas en el capítulo 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la mezcla entre regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad y se compruebe técnicamente durante el procedimiento de evaluación de la conformidad correspondiente a cada reglamentación, o norma.</p> <p>Dice:</p> <p>Cuando se hable de NOM, NOMX, Normas o Regulaciones extranjeras, o de Normas Internacionales en los capítulos 6, 7 u 8 será de conformidad con lo establecido en los siguientes incisos, al momento del diseño del vehículo:</p> <p>a) En el caso de las NOM o</p>	
					<p>NMX, se refiere a la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor.</p> <p>b) En el caso de las regulaciones CFR (FMVSS), se refiere a la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia.</p> <p>c) En el caso de las Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).</p> <p>Debe decir:</p> <p>Cuando se hable de NOM, NOMX, Normas o Regulaciones</p>	

					<p>extranjeras, o de Normas Internacionales en los capítulos 6, 7 u 8 se refiere a la versión más reciente de las mismas para las cuales el modelo de vehículo en cuestión ha sido homologado en algún mercado del mundo, al momento de la fabricación del mismo.</p> <p>c) En el caso de las Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas, lo anterior, se debe entender como referencia a la versión más reciente de la serie de enmiendas, incluyendo los suplementos, revisiones y corrigendas aplicables a la regulación citada para lo cual el vehículo o modelo en cuestión haya sido homologado o certificado en alguna parte del mundo bajo la firma de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU.</p> <p>Justificación: Agregar como referencia a la versión más reciente de la serie de enmiendas, permitirá que no se permitan dispositivos de</p>	
					<p>seguridad con exigencias de hace más de 30 años, y el hacerlo bajo la homologación de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 garantiza el debido cumplimiento de conformidad de la producción del modelo en cuestión con las normas UN, homologándolo a los vehículos que se comercializan en los países firmantes del Acuerdo de 1958.</p> <p>Dice: Tabla 1.-Dispositivos de Seguridad y sus especificaciones. Dispositivo NOM o NMX CFR (FMVSS) Sección Normas o regulaciones de la ONU Apoyacabeza 202a UNECE R25o UNECE R17 a) Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. NOM-119-SCFI- 2000 b) 209 y 210 UNECE R16y UNECE R14</p>	

					<p>Indicadores y Controles 101 UNECE R 121</p> <p>Doble cerradura de cofre 113</p> <p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. NMX-D-156-1979 111 UNECE R46</p> <p>Sistemas de asientos 207 UNECE R17</p> <p>Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c) NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086-SCFI- 2018 o NMX-D-136-CT- 1988 y NOM-086/1-SCFI- 2011 109 o 139 o 110 o 129 UNECE R300 UNECE R54 o UNECE R64 o UNECE R142</p> <p>Faros delanteros 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R112d)</p> <p>Luces de advertencia</p>
					<p>(intermitentes) NMX-D-233-IMNC- 2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 d)</p> <p>Luz de freno NMX-D-233-IMNC-2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 d)</p> <p>Luces de matrícula (placa trasera) NMX-D-233-IMNC-2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R04 d)</p> <p>Luces de posición NMX-D-233-IMNC- 2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 d)</p> <p>Luces de reversa NMX-D-233-IMNC- 2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R23 d)</p> <p>Luces direccionales NMX-D-233-IMNC- 2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 d)</p> <p>Reflejantes NMX-D-233-IMNC-2016 108 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R03 d)</p> <p>Sistema desempañante 103 e)</p> <p>Sistema limpia y lava parabrisas 104 f)</p> <p>Sistema de frenado (freno de</p>

					servicio y de estacionamiento) 135 o 105g UNECE R130 UNECE R13H Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado 205 UNECE R43 Velocímetro 101 UNECE R39 Sistema antibloqueo para frenos (ABS) 135 o 105g UNECE R130 UNECE R13H Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) 208 UNECE R16 Protección a ocupantes contra	
					Impacto frontal 208 UNECE R94 Debe decir: Dispositivo NOM o NMX CFR (FMVSS) Sección Normas o regulaciones de la ONU Apoyacabeza 202a UN R25 o UN R17 a) Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. NOM-119-SCFI-2000 b) 209 y 210 UN R16 y UN R14 Indicadores y Controles 101 UN R 121 Doble cerradura de cofre 113 Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. NMX-D-156-1979 111 UN R46 Sistemas de asientos 207 UN R17 Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c) NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086-SCFI-2018 o NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086/1-SCFI-2011 109 o 139 o 110 o 129 UN R30 o UN R54 o UN R64 o UN R142 Faros delanteros 108 UN R48 (Instalación) o UN R112d) Luces de advertencia (intermitentes) NMX-D-233-IMNC-2016 108	

					<p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) Luz de freno NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R07 d) Luces de matrícula (placa trasera) NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R04 d) Luces de posición NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R07 d)</p>	
					<p>Luces de reversa NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R23 d) Luces direccionales NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R06 d) Reflejantes NMX-D-233-IMNC-2016 108 UN R48 (Instalación) o UN R03 d) Sistema desempañante 103 e) Tabla 1.-Dispositivos de Seguridad y sus especificaciones Sistema limpia y lava parabrisas 104 f) Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) 135 o 105g) UN R13 o UN R13H Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado 205 UN R43 Velocímetro 101 UN R39 Sistema antibloqueo para frenos (ABS) 135 o 105g) UN R13 o UN R13H Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) 208 UN R16 Protección a ocupantes contra Impacto frontal 208 UN R94 Justificación: En los reglamentos ONU la nomenclatura de UNECE ya no se usa, en cambio se utiliza la nomenclatura UN. Dice: Tabla 2-Dispositivos de Seguridad y sus</p>	

					<p>Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores Dispositivo NOM o NMX CFR (FMVSS) Sección o Normas o regulaciones de la ONU</p>
					<p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). 138 UNECE R141 o UNECE R64 Control Electrónico de Estabilidad (ESC) 126 UNECE R140o UNECE R13H o UNECE R13 Tabla 2-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores Dispositivo NOM o NMX CFR (FMVSS) Sección o Normas o regulaciones de la ONU Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). 138 UN R141 o UN R64 Control Electrónico de Estabilidad (ESC) 126 UN R140 o UN R13H o UN R13 Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) 225 UN R14 o UN R145 Prueba de impacto lateral de poste 214 UN R135 Justificación: En los reglamentos ONU la nomenclatura de UNECE ya no se usa, en cambio se utiliza la nomenclatura UN. Normativas UNECE, FMVSS y GTR, y serie de enmiendas (Capítulos 4, 6, 7 y 8) Apoyamos firmemente que, en el proyecto de norma, en los Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8, y en todos aquellos que aplique, sean aplicadas únicamente las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y los Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y para el caso exclusivo del estándar de protección a peatones la Global Technical Regulation (GTR)</p>

					número 9, correspondientes a series de enmiendas que no	
					<p>excedan más de 4 años al momento de su aplicación por los corporativos que deseen comercializar autos en el territorio nacional.</p> <p>Justificación:</p> <p>Son las únicas normativas que cuentan con un sólido sustento técnico, administrativo e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia. Existe suficiente evidencia que señala que el mejor marco normativo para proteger de manera adecuada a los consumidores y usuarios de la vía es el que incorpora las reglamentaciones de la UNECE, pues con ello se garantiza un sistema robusto de verificación del cumplimiento y vigilancia del mercado a través de la conformidad de la producción. Además, en el estudio de Bien Público Regional del BID, estima que, junto con un sistema de información a los consumidores, incorporar las reglamentaciones UNECE podría ayudar a evitar en México 5,627 muertes cada año. Cabe resaltar que los dispositivos de seguridad incluidos en las reglamentaciones UNECE, han demostrado su eficacia para disminuir las cifras de fatalidades y lesiones en aquellos países que las han implementado.</p> <p>Además, se propone incluir la normativa Global Technical Regulation No. 9, que permitirá incluir, obligatoriamente, el Estándar de Protección a Peatones en la Norma, el cual es de vital importancia, ya que hasta el momento no existe en la actualización del proyecto de esta norma, un dispositivo o estándar enfocado a proteger de manera obligatoria a los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Es imprescindible</p>	
					que esta omisión en el diseño vehicular se atienda con la mayor urgencia, siendo que las muertes de los usuarios vulnerables como peatones,	

					<p>ciclistas y motociclistas, potenciales usuarios beneficiados por la GTR No. 9, sumaron el 65% de las muertes por hechos viales en 2017 según datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018 del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA), disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>Serie de enmiendas (Apéndice A, Tabla B1)</p> <p>Se debe especificar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU que no tengan más de 3 o 4 años de antigüedad a partir del momento de su entrada en vigor para los autos que se desean comercializar en el territorio nacional. La propuesta concreta es referir y utilizar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU exigidas en este momento en la Unión Europea, tomando como referencia el anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN El anexo IV se encuentra a partir de la página n° 23. De no atender esta actualización, significaría que pueden tener dispositivos de seguridad con una antigüedad de más de 30 años.</p>	
					<p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional</p>	

					<p>(BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejorade los estandares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información a l consumidor - Informe final del Proyecto Bien Publico Regional BPR.pdf Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf</p> <p>2. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012. https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libroazulwp.29-2012-1s-espanol.pdf</p> <p>3. ITF. (2017). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf</p> <p>4. El Poder del Consumidor A.C. y Refleacciona con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>5. UNECE, Global Technical Regulation No. 9. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>6. Anexo IV del reglamento CE 661/2009. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p>	
					<p>content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>5. UNECE, Global Technical Regulation No. 9. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>6. Anexo IV del reglamento CE 661/2009. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p>	

					<p>Control Electrónico de Estabilidad. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el control electrónico de estabilidad (ESC).</p> <p>Justificación:</p> <p>Después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la segunda tecnología que más salva vidas en el mundo. Diferentes estudios resaltan la eficacia de este dispositivo para evitar accidentes, lesiones y muertes. La eficacia para reducir la probabilidad de siniestros por volcadura en vehículos ligeros es de 72%, y en camiones ligeros y vans de 64%. La reducción en la probabilidad de tener un siniestro fatal por volcadura en vehículos ligeros es de 56%, y en camiones ligeros y vans es de 74%. De acuerdo con el estudio de Bien Público Regional del Banco Interamericano de Desarrollo del BID este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en nuestro país. De acuerdo a este estudio, si esperáramos hasta 2023 para implementar el ESC en vehículos nuevos, lamentablemente estaríamos</p>	
					<p>perdiendo la oportunidad de salvarle la vida a 10,896 personas. Otro informe que detalla los beneficios en vidas salvadas, así como económicos, si se implementara la normativa que agregue el ESC desde 2020, es el que realizó Bloomberg Philanthropies en colaboración con el Laboratorio de Investigación de Transporte (TRL), intitulado "Costs and Benefits of Electronic Stability Control in Selected G-20 Countries". En dicho informe se indica que se podrían salvar 42 mil vidas y prevenir 150 mil lesiones graves para 2030, en caso de que los siete Estados miembros del G-20, (Argentina, Brasil, China, India, Indonesia, México y Sudáfrica) implementen dicha normatividad a partir del 2020. Lo anterior, significaría un beneficio</p>	

					<p>económico por \$21.5 mil millones de USD para los países en referencia, esto debido a la prevención de muertes y lesiones graves. Finalmente, otros estudios señalan que el ESC tiene un Retorno de Inversión (ROI por sus siglas en inglés) de 3.98, lo cual lo hace económicamente viable. De acuerdo con estimaciones hechas por The Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) en su documento Democratising Car Safety: Road Map for Safer Car, el costo del ESC se estimaba en menos de \$50 USD, en 2015. Finalmente, un análisis del Transport Research Lab, señala que la introducción de la regulación del ESC en México es una medida costo efectiva para salvar vidas.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. N HTSA. Crash Prevention Effectiveness of Light- Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation. 	
					<p>https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811486</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. <p>https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejorade los estandares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor - Informe final del Proyecto Bien Publico Regional BPR.pdf</p> <p>Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf</p>	

					<p>3. NHTSA. Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012 Passenger Cars and LTVs. 2015.</p> <p>4. Volvo. Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>5. Global NCAP. Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, 2015. https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41/t/6061abfad0497601bbc55133/1617013767148/road-map-2020.pdf</p>	
					<p>6. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, los anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch).</p> <p>Justificación:</p> <p>Partiendo de la realidad que, según el INEGI, indica que la primera causa de muerte en niños de 5-9 años son los accidentes de tránsito. Estos anclajes permitirían la sencilla y correcta instalación de un Sistema de Retención Infantil (SRI), para que un pasajero infantil viaje de manera segura en el auto, disminuyendo con ello el riesgo de posibles lesiones o la muerte. De acuerdo con Cervantes y Leenen, 2015, en México, los SRI instalados</p>	

					correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños y niñas de hasta dos años y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años. La American Academy of Pediatrics en su publicación Saving Lives with Car Seats and Seat Belts, indica que el uso de SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reduce la mortalidad en un 71%. Cuando se compara con sólo usar el cinturón de seguridad, los SRI reducen el	
					<p>riesgo de lesiones en un 54% en niños y niñas de 1 a 4 años, y en niños y niñas de 4 a 8 años, mientras que los asientos elevados reducen el riesgo en un 45%.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. INEGI. Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. 2018. https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817 Al hacer click en este enlace, seleccione continuar para acceder a la base de datos completa. 2. Cervantes-Trejo, A; Leenen, I. Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México 2015. https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=56410 3. Dennis R. Durbin, MD, MSCE, FAAP, a Benjamin D. Hoffman, MD, FAAP. Council on Injury, Violence, and Poison prevention. Child Passenger Safety. American Academy of Pediatrics. 2018. https://pediatrics.aappublications.org/content/142/5/e20182461 4. Proyecto de seguridad avanzada infantil para carreteras europeas (CASPer), mejor conocimiento y mejores 	

					<p>herramientas para mejorar la protección real de los niños en los automóviles - 23 eSv Número de documento 13-0426. Tomado de la publicación: Democratising Car Safety:</p> <p>Road Map for Safer Cars 2020. Global NCAP, http://www.globalncap.org/wp-content/uploads/2015/04/road-map-2020.pdf</p>	
					<p>Prueba de impacto lateral de poste. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Justificación:</p> <p>Su cumplimiento ofrece una adecuada protección a los pasajeros de un vehículo en caso de colisiones laterales, brindando especial protección en la cabeza y cuello de las personas. Si consideramos que el impacto lateral ocupa el segundo lugar en las colisiones entre vehículos, solo por debajo del impacto frontal, y que un conductor involucrado en un siniestro de impacto lateral tiene el doble riesgo de muerte que, en un siniestro de impacto frontal, se entiende la importancia de que los vehículos tengan dispositivos de seguridad que protejan a los ocupantes en caso de impacto lateral y lateral de poste. Usando datos de choques de los EE. UU., se demostró que los conductores de vehículos clasificados con la calificación más alta en seguridad por el Institute for Insurance Highway Safety (IIHS) tenían un 70% menos de probabilidad de morir cuando estaban involucrados en choques laterales. De acuerdo al estudio Effect of side impact protection in reducing injuries, los actuales sistemas de seguridad de bolsas de aire laterales, como las de torso con o sin cortinas, contribuyen a la reducción en el riesgo de lesiones en el impacto lateral para los ocupantes cercanos al impacto. Dentro de la investigación Updated Estimates</p>	

					of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains, se muestran reducciones de mortalidad estadísticamente	
					<p>significativas para los cuatro tipos de cortinas y bolsas de aire laterales en caso de siniestro para conductores y pasajeros delanteros derechos de automóviles, donde se obtuvieron los resultados siguientes:</p> <p>Reducción de fatalidad estimada Cortina más torso 31.3% Combinación 24.8% Sólo cortina 16.4% Sólo torso 7.8%</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Furas, A., et al, Op. Cit. P. 122. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-través-de-la 2. Farmer et al, 1997, según lo refiere Stigson, H.; Kullgren, A., Effect of side impact protection in reducing injuries. Chalmers University of Technology. Gothenburg, 2011. https://blogg.folksam.se/folksam-forskar/wp-content/uploads/sites/3/2011/06/ESV-Stigson-and-Kullgren-2011-side1.pdf 3. An Evaluation of Side Impact Protection - Improvements and Side Air Bags. No. DOT HS 810 748, Technical Report NHTSA, 2007. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810748 4. Kahane, CJ. Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains. No. DOT HS 811882, NHTSA. 2014. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811882 <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). (Capítulo 6, Tabla 2)</p>	

					<p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Monitoreo de presión de llantas (TPMS).</p> <p>Justificación:</p> <p>Está comprobado que este dispositivo ayuda a mitigar en un 55.6% los riesgos que implica manejar un vehículo con llantas infladas por debajo de la presión recomendada por el fabricante: mayor distancia de frenado, explosión del neumático por fricción de las paredes, mayor consumo de combustible y mayores emisiones, entre otros. De acuerdo con la National Highway Traffic Safety Administration, en su cálculo de beneficios sociales y económicos de la regulación del sistema de monitoreo de presión de llantas, señala que dicha tecnología ayudaría a evitar 120 muertes y alrededor de 8,500 lesiones cada año una vez que todos los vehículos se encontraran equipados con esta tecnología en EE. UU. Aunado a ello, este sistema ayuda a reducir el gasto de gasolina y las emisiones de bióxido de carbono por llantas mal infladas. En Europa el 0.5% de los siniestros pudieron haberse evitado desde 2008 de haberse instalado este sistema en todos los vehículos. Es económicamente viable gracias a que el costo de esta tecnología por vehículo es de 40 euros por vehículo.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. UNECE. Draft Cost / Benefits Analysis TPMS for M1 Vehicles. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp29grrf/TM-03-03r1e.pdf</p> <p>NHTSA. Tire Pressure Monitoring Systems FMVSS No. 138. Final Regulatory Impact Analysis. 2005. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf</p> <p>NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance.</p>	
					<p>Analysis. 2005. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf</p> <p>NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance.</p>	

					<p>https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811681</p> <p>Adaptador inteligente de velocidad. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Aunque en este momento no se encuentra en el Proyecto de Norma, solicitamos la inclusión de este dispositivo como obligatorio, ya que es un dispositivo fundamental y clave para la reducción de muertes por hechos viales.</p> <p>Justificación:</p> <p>Es de conocimiento general que la velocidad inadecuada es uno de los mayores factores de riesgo en las vialidades del mundo. De acuerdo con el European Transport Safety Council, abordar el exceso de velocidad es fundamental para reducir la cifra de 26,000 muertes en carretera cada año en Europa. Con la adopción y el uso masivo, se espera que este dispositivo reduzca las colisiones en un 30% y las muertes en un 20%. En un informe para la Comisión Europea, elaborado por la consultora Transport Research Lab, se señala que este dispositivo es "factible en términos de la tecnología requerida", ya está disponible en el mercado y ofrece una relación costo-beneficio positiva.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. European Transport Safety Council. Briefing: Intelligent Speed Assistance (ISA). 2017. https://etsc.eu/briefing-intelligent-speed-assistance-isa/</p> <p>2. Seidl, M., Hynd, D., et al. In depth cost-effectiveness analysis of the</p>	
					<p>identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety. TRL, European Commission. 2017. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1</p> <p>Elementos adicionales de seguridad (Capítulo 8)</p> <p>Dice:</p> <p>Los vehículos ligeros existentes y los vehículos ligeros nuevos que se incorporen al mercado,</p>	

					<p>además de los dispositivos obligatorios, podrán incluir de forma voluntaria en cualquiera de sus versiones alguno o varios de los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 4.</p> <p>Los dispositivos de seguridad, podrán cumplir con alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 4, ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, según les resulte aplicable o con alguna otra especificación técnica a discreción del corporativo.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Los vehículos ligeros existentes y los vehículos ligeros nuevos que se incorporen al mercado, además de los dispositivos obligatorios, podrán incluir de forma voluntaria en cualquiera de sus versiones alguno o varios o todos los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 4.</p> <p>Las submarcas existentes a partir del año modelo 2030 y las nuevas submarcas que se incorporen al mercado para ese año modelo, deberán incorporar, de manera obligatoria, en todas sus versiones, los dispositivos enunciados en la tabla 4.</p> <p>Los dispositivos deben de cumplir con alguna de las series de normas enlistadas en la tabla</p>	
					<p>4 ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales según les resulte aplicable. A esta tabla se añadirán aquellas tecnologías que ahora no se encuentren definidas por una regulación o normatividad, pero cuyo potencial para evitar lesiones graves y muertes sea comprobado por los organismos nacionales o internacionales especializados en seguridad vehicular, tales como el frenado autónomo de emergencia o el asistente inteligente de velocidad.</p> <p>Justificación:</p> <p>El motivo de poner como meta el año modelo 2030 para incluir como obligatorios dispositivos que ahora son opcionales, es trazar una ruta para garantizar la progresividad de esta Norma,</p>	

					<p>aludiendo a un compromiso tanto de autoridades de gobierno como de la industria automotriz de trazar un plan con miras a mejorar continuamente la seguridad vehicular y vial del país.</p> <p>Elementos de seguridad para vehículos especiales. (Capítulo 7)</p> <p>Dice:</p> <p>Tabla 3-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos especiales</p> <p>Dispositivo (FMVSS) NOM o NMX CFR Sección Normas o regulaciones de la ONU</p> <p>Protección en vehículos eléctricos 305 UNECE R100o UNECE R134a)</p> <p>Protección para vehículos de gas 303 UNECE R67 o UNECE R110</p> <p>En caso de contar con almacenamiento de hidrógeno</p> <p>Tabla 3-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos</p>	
					<p>especiales</p> <p>Dispositivo (FMVSS) NOM o NMX CFR Sección Normas o regulaciones de la ONU</p> <p>Protección en vehículos eléctricos 305 UN R100 o UN R134a)</p> <p>Protección para vehículos de gas 303 UN R67 o UN R110</p> <p>En caso de contar con almacenamiento de hidrógeno</p> <p>Justificación:</p> <p>En los reglamentos ONU la nomenclatura de UNECE ya no se usa, en cambio se utiliza la nomenclatura UN.</p> <p>Protección a peatones. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicitamos que el Estándar de Protección a Peatones (referenciado como Protección a Peatones en el proyecto de norma), sea obligatorio y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya sea bajo la regulación técnica global GTR-9 o bien bajo la normativa UN127, puesto que en</p>	

					<p>el presente proyecto se encuentra con carácter opcional en el Capítulo 8, Tabla 4.</p> <p>Justificación:</p> <p>Su cumplimiento como estándar obligatorio es de vital importancia, ya que, además de ser uno de los estándares mínimos de seguridad recomendados por la Organización de las Naciones Unidas tanto en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 como en el Plan Global de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, es la única provisión que se tendría en el proyecto de norma para la protección de los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas, quienes, cada año, conforman el más alto porcentaje de víctimas mortales de los siniestros viales. Teniendo en cuenta que en</p>	
					<p>México las muertes de peatones suman el 44% de las muertes por hechos viales (de acuerdo al "Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017" de CONAPRA), resulta urgente que se adopten medidas urgentes para reducir las muertes de este tipo de usuario, máxime que la penetración de esta tecnología, una vez que se adopta, tomará mucho tiempo para saturar la flota vehicular mexicana. Postergar la entrada en vigor de esta tecnología sólo aumentará las muertes que técnicamente se podrían haber evitado.</p> <p>De acuerdo a la evidencia científica, este estándar puede ayudar a salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios vulnerables de la vía. En Europa, un estudio con datos de la German In-Depth Accident Study (GIDAS) y la International Hot Rod Association (IHRA) calculó en el año 2010 que, con este dispositivo, pudieron evitarse entre 6,500 y 10,000 lesiones graves a peatones. Según, el estudio Bien Público Regional del BID, con la mejora en el diseño del frontal de todos los vehículos, se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas; dichas</p>	

					<p>estimaciones son conservadoras porque no incluyen las vidas salvadas de otros usuarios vulnerables como los ciclistas y motociclistas. Según el estudio "Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles" del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) se encontró una correlación estadísticamente significativa que permite asociar las ventas de vehículos con estándar de protección a peatones o con resultados favorables de desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP con un descenso en</p>	
					<p>las muertes y lesiones graves de peatones. En dicho estudio se encontró que con tan sólo con un 10% de aumento de ventas de vehículos con el Estándar de Protección a Peatones o con un buen desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP, habría una reducción de 36 muertes y 228 personas lesionadas al año en nuestro país.</p> <p>Además, Bhalla & Gleason⁹, realizaron un análisis contrafactual que les permitió evaluar el número de muertes, lesionados y años de vida ajustados por discapacidad (AVAD) que se podrían salvar en varios países de América Latina y el Caribe, en el supuesto que todo el parque vehicular contara con tecnologías de seguridad. A continuación, se presenta para el caso de México, la proporción de muertes que podrían ser evitadas y de AVAD que podrían ser salvados, de contar con vehículos con tecnologías de seguridad:</p> <p>Sistema de seguridad evaluado</p> <p>Muertes evitadas</p> <p>% (Intervalo de incertidumbre 95%) AVAD</p> <p>% (Intervalo de incertidumbre 95%)</p> <p>Sistema de frenos antibloqueo</p> <p>7.8% (3.0-14.1) 5.5%</p> <p>(0.7-12.3)</p> <p>Control de estabilidad electrónico</p> <p>17.8% (8.8-28.6)</p> <p>14.7% (4.5-26.0)</p>	

					<p>Cinturón de seguridad 15.4% (10.2-17.5) 16.1% (10.5-18.3) Bolsas de aire frontales 4.0% (2.1-4.9) 3.4% (2.3-5.3) Bolsas de aire laterales 3.2% (1.8-3.8) 3.9% (1.4-4.7) Viga de puerta lateral 0.2% (0.1-0.2) 0.2% (0.0-0.3) Estructura lateral y acolchado</p>	
					<p>1.8% (0.9-2.4) 2.2% (0.7-2.9) Sistema optimizado para impacto lateral 7.1% (3.5-7.3) 8.7% (2.8-9.0) Diseño de la parte delantera del vehículo para la protección de los peatones 8.1% (3.0-13.9) 7.7% (2.8-13.2) Efectos generales del diseño de vehículos 27.6% (13.4-38.1) 28.3% (14.1-38.8) Fuente: Bhalha & Gleason. Mejorar el diseño de los vehículos en México, resultaría en 27.6% menos muertes (Intervalo de incertidumbre 95% 13.4%-38.1%) y un 28.3% (14.1%-38.8%) menos AVAD. Si lo analizamos por sistema de seguridad, las ganancias en vidas salvadas por las mejoras del diseño de la parte delantera del vehículo para la protección de los peatones, significaría 8.1% menos muertes por atropellamientos (3.0%-13.9%) y 7.7% menos AVAD (2.8%-13.2%)⁹. Contar con sistema de control de estabilidad electrónico, significaría 17.8% menos muertes (8.8%-28.6%) y 14.7% (4.5% -26.0%) menos AVAD. Como puede observarse, las posibles ganancias en número de vidas salvadas y años de vida ajustados por discapacidad salvados, son de gran importancia y ayudarían a que nuestro país se acerque al cumplimiento del objetivo del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, de reducir en al menos un 50% las muertes y traumatismos debidos al tránsito. Uno de los pilares fundamentales para alcanzar los objetivos de este decenio es la seguridad vehicular, en el cual una meta es que, para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (es decir los fabricados, vendidos o importados) y 100%</p>	

					de los vehículos usados "cumplirán normas de seguridad"	
					<p>muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes" (WHO, 2021).</p> <p>Asimismo, es muy importante señalar que el Estándar de protección a peatones no implica una barrera técnica al comercio, ya que el Tratado Comercial México-Estados Unidos y Canadá, TMEC, reconoce el derecho de México a exigir estándares adicionales a los especificados en la regulación norteamericana FMVSS. México cuenta con facultades para reconocer incompatibilidades entre regulaciones debido al interés legítimo nacional de proteger a la población. De acuerdo con el Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18): México se reserva el derecho de aplicar normas específicas si las FMVSS alcanzan un nivel de seguridad menor al objetivo legítimo de México:</p> <p>"...nada en esta carta limita la facultad de México para incorporar, reconocer o aceptar otras normas de seguridad para vehículos motorizados adicionales a las NFSVM, en la NOM- 194-SCFI o en cualquier enmienda o instrumento sucesor de esta."</p> <p>El Estándar de Protección a Peatones es técnicamente viable, ya que, además de existir la norma UN127, se cuenta también con la alternativa Global Technical Regulation, GTR No. 9 (Pedestrian Safety), elaborada con la participación de los EE. UU., que se encuentra enmarcada en el acuerdo 1998 de ONU firmado por EE. UU. y que dota una flexibilidad administrativa para que pueda</p>	
					<p>ser aplicada por cualquier gobierno que no forma parte del Acuerdo de 1958 de la UNECE. Adicionalmente, es económicamente viable, ya que como lo señala el mismo</p>	

					<p>documento de la GTR-9, el costo de implementar esta tecnología es apenas de \$610 pesos para auto familiar pequeño y de hasta \$1887 pesos para vehículos deportivos. Para los vehículos que por su diseño no puedan cumplir con este estándar, deberán forzosamente ser equipados con el Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>Finalmente, 15 organizaciones y academias nacionales e internacionales, dado las lamentables cifras de muertes, discapacidad y lesiones graves a causa de siniestro vehiculares a peatones y demás usuarios vulnerables de la vía, han vertido una carta con sustento técnico sobre la urgencia de adoptar en esta actualización de la NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad, el Estándar de Protección a Peatones de manera obligatoria, las organizaciones que las suscribe son: Movilidad y Desarrollo México (MDM), Víctimas de Violencia Vial A.C., Liga Peatonal, BCSICLETOS Colectivo de Ciclismo Urbano, Peatonline, La Alcaldía de la Bicicleta CDMX, Bicitekas, Click Por Amor Abróchalos, JAIME A.C., CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Ruedas del Desierto A.C., Puebla Vigila A.C., Movimiento de Activación Ciudadana A.C., Global Designing Cities Initiative, Johns Hopkins International Injury Research Unit. (Se adjuntan cartas como Anexo en el correo enviado).</p>	
					<p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOMqHKvU75_eLc5/view</p> <p>También disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d- proteger-a-los-</p>	

					<p>peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>2. UNECE. Pedestrian Protection In Europe The Potential of Car Design and Impact Testing. 2002. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp29grsp/inf-gr-ps-12e.pdf</p> <p>3. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019.</p> <p>4. IMCO. Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles. https://imco.org.mx/beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automoviles/</p> <p>5. Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465817/4CartaMXUSAu toSafetyStandards.pdf</p> <p>6. Economic Commission for Europe. Global technical regulations. GTR No. 9 (Pedestrian Safety). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>7. Bhalla K, Gleason K. Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the</p>	
					<p>Latin American region: a modelling study. Lancet Glob Health. 2020;8(6):e819-e828. doi:10.1016/S2214-109X(20)30102-9</p> <p>World Health Organization. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. COPYRIGHT CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Geneva, 2021. Disponible en: https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p> <p>Frenado autónomo de emergencia. (Capítulo 8, Tabla 4) Solicitamos que el Frenado Autónomo de Emergencia se</p>	

					<p>mantenga en este Proyecto de Norma, haciendo solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece en el Capítulo 8, Tabla 4.</p> <p>Justificación:</p> <p>Este es una de las nuevas tecnologías recomendadas en el Plan Global para la Seguridad Vial 2021-20230 de las Naciones Unidas. Existe evidencia suficiente para demostrar que este dispositivo es capaz de evitar o mitigar automáticamente la gravedad de los siniestros entre dos vehículos, en colisiones por alcance, o algunas colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el atropellamiento de peatones. De acuerdo a esta información, se indica que con este dispositivo se podrían haber prevenido o mitigado: 1,994,000 colisiones, 884,000 lesiones y 4,738 muertes tan sólo en el año 2016 en los Estados Unidos. Además, la mayoría de las muertes que podría prevenir son las de peatones y ciclistas (74%). Otro estudio señala que el potencial</p>	
					<p>de seguridad teórico de este dispositivo es de una reducción del 19.6% de todos los siniestros. De acuerdo con un estudio del Transport Research Lab la implementación conjunta del Estándar de Protección a Peatones y el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas en México. El Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carreteras (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS por sus siglas en inglés) menciona en su artículo Autobrake is good, but it could be better que, en EE. UU., los reclamos por daño a la propiedad en caso de colisión se han reducido en un 13%, los choques por alcance disminuyeron en un 50% y las lesiones en un 56% por la introducción del AEBS. Estudios</p>	

					<p>proponen que el Frenado Autónomo de Emergencia tiene un Retorno de Inversión del 1.95, lo cual lo hace económicamente viable. En 2005, el Proyecto eIMPACT estimó que el costo (para el fabricante antes de contabilizar las ganancias y los impuestos) de un AEBS es de entre \$205.17 USD y \$740.96 USD.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Benson, A.J., Tefft, B.C., Svancara, A.M., & Horrey, W.J. (2018). Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems. (Research Brief). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety. https://aaafoundation.org/wp-content/uploads/2018/09/18-0567-AAAFTS-ADAS-Potential-Benefits-Briefv2.pdf</p> <p>Hynd, D., McCarthy, M., Carroll, J., et al. Benefit and Feasibility</p>	
					<p>of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. European Commission - TRL. Brussels, 2015. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0</p> <p>Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>IIHS-HLDI. Status Report: Safe Passage. Vol. 54, No. 2, 2019. https://www.iihs.org/iihs/sr/statusreport/article/54/2/2</p> <p>Volvo. Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. <a 452="" 568"="" 938="" 954="" data-label="Page-Footer" href="https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/volvo-</p> </td> <td></td> </tr> </table> </div> <div data-bbox="> <p>DIARIO OFICIAL</p> </p>	

					<p>group-safer- global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>Malone, K.; Wilmink, I., et al. Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe. The Netherlands, 2008. https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20130_401_140253_77423_eIMPACT_D9_D10_v2.0.pdf</p> <p>Alerta de desviación de carril. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicitamos que la Alerta de desviación de carril sea obligatoria y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó</p>	
					<p>como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4.</p> <p>Justificación:</p> <p>Existe evidencia que determina que este dispositivo disminuye la tasa de siniestros de vehículo único, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un 11 %, y que además disminuye la tasa de lesiones por esos mismos tipos de choques en un 21%. Esto significa que, si todos los vehículos de pasajeros en EE. UU. hubieran estado equipados con este dispositivo, alrededor de 85,000 siniestros reportados por la policía y más de 55,000 lesiones pudieron haber sido prevenidas en 2015. Su implementación resulta relevante para México puesto que, de acuerdo al documento técnico Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005), del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), más del 10% de las colisiones que corresponden al rubro "invasión de carril", pudieron haberse evitado con este sistema.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017. https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble</p>	

					<p>2. Visvikis, C., Smith, T.L., et al. Study on lane warning and lane change assist systems. TRL, 2008. https://circabc.europa.eu/sd/a/30d82a3c-bdc9-4034-b197-62286988bd03/report/ldwlcaen.pdf</p> <p>3. Cuevas, A. C., Rivera, F. A., et al. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005). IMT, 2005. https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt36.pdf</p>	
					<p>Event data recorder (caja negra). (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicitamos la inclusión en la Norma, haciendo solicitud enfática que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, para que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece.</p> <p>Justificación:</p> <p>La caja negra al ser un dispositivo que graba y almacena la información dinámica del comportamiento de un vehículo durante los instantes previos a una colisión y durante la colisión, con la finalidad de recopilarlos después del incidente, se estaría en condiciones para generar una base de datos que, en su posterior análisis, permita reconocer los patrones que hicieron posibles los siniestros viales, y con ello servir como un insumo fundamental para diseñar mejor los vehículos e incluso la infraestructura vial.</p> <p>Información comercial (Capítulo 9)</p> <p>Dice:</p> <p>La información comercial que publique el corporativo hacia el consumidor mediante fichas técnicas respecto de los dispositivos de seguridad regulados en el presente proyecto de NOM, en formato impreso o electrónico, integrará la siguiente leyenda:</p> <p>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021"</p> <p>Debe decir:</p>	

					<p>"Este vehículo contiene los siguientes dispositivos de seguridad conforme a la NOM-194-SE-2021: Lista de dispositivos." Dicha leyenda debe ser del mismo tamaño de letra empleada para informar las</p>	
					<p>características principales del vehículo en el resto de la publicidad. Los corporativos podrán hacer uso de la Contraseña Oficial "NOM" en términos de la NOM-106-SCFI-2017, en la publicidad y documentación relativa a los vehículos que cuenten con un dictamen positivo como resultado del procedimiento de evaluación de la conformidad. Con la indicación de la lista de dispositivos, se debe mostrar además, la información de los resultados de las pruebas de desempeño que apliquen realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP, mostrando el resultado de estrellas, los niveles de protección para ocupante adulto, ocupante infantil, para peatones y usuarios vulnerables de la vía, así como el desempeño de los sistemas de asistencia a la seguridad; en caso de que el modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado".</p> <p>Justificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Con dichas especificaciones se ayudará a romper la asimetría de información entre fabricante, distribuidor y consumidor, además de que da información clara y entendióle a los consumidores respecto de los riesgos que implica los modelos evaluados. -Es derecho del consumidor el contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor en su artículo 8 Bis: La Procuraduría deberá fomentar permanentemente una cultura de consumo responsable e inteligente, entendido como aquel que implica un consumo consciente, informado, crítico, saludable, sustentable, solidario y activo, a fin de que los 	

					<p>consumidores estén en la posibilidad de realizar una buena toma de decisiones, suficientemente informada, respecto del consumo de bienes y servicios, los efectos de sus actos de consumo, y los derechos que los asisten. Para este propósito, elaborará contenidos y materiales educativos en esta materia a fin de ponerlos a disposición del público por los medios a su alcance, incluyendo su distribución en los establecimientos de los proveedores, previo acuerdo con estos. También presentará sus contenidos educativos a la autoridad federal competente a fin de que los incorpore a los programas oficiales correspondientes en términos de las disposiciones aplicables. La Procuraduría establecerá módulos o sistemas de atención y orientación a los consumidores en función de la afluencia comercial, del número de establecimientos y operaciones mercantiles, de la temporada del año y conforme a sus programas y medios, debiéndose otorgar a aquélla las facilidades necesarias para ello.</p> <p>-Siendo un derecho- emanado del derecho internacional y de la normativa nacional- del consumidor, el obtener información clara y fidedigna, que le permita adquirir de manera libre sus bienes, se han creado herramientas que facilitan su cumplimiento. Tal es el caso del sistema de estrellas del Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), que facilita la decisión de compra informada al consumidor de autos, de una manera gráfica. Los vehículos dentro de este sistema son evaluados a través de pruebas que miden su desempeño en relación con la</p>	
					<p>seguridad vehicular, y, de acuerdo a sus resultados, es el número de estrellas obtenidas.</p> <p>-Otro de los beneficios, es que se incentiva un mercado de vehículos con los estándares internacionales de seguridad. Lo</p>	

					<p>anterior se sustenta en los documentos: "Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México que han demostrado salvar vidas en el mundo", 2020, realizado por El Poder del Consumidor, Refleaciona con Responsabilidad A.C., México Previene y WRI México; y, "Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR)", 2019, realizado por el BID.</p> <p>Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad (Capítulo 9, tabla 5)</p> <p>Solicitamos que en este capítulo se incorpore el requisito obligatorio de mostrar, en todos los modelos de autos nuevos vendidos en México, la información de los resultados de las pruebas de desempeño que apliquen realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP. Esta información deberá incluirse en la tabla 5 - Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad-, incluida en el capítulo 9, mostrando el resultado de estrellas, los niveles de protección para ocupante adulto, ocupante infantil, para peatones y usuarios vulnerables de la vía, así como el desempeño de los sistemas de asistencia a la seguridad; en caso de que el</p>	
					<p>modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado".</p> <p>Justificación:</p> <p>Esta petición se sustenta en la siguiente argumentación:</p> <p>-La información comercial que se pretende incluir en el proyecto de norma actual es sobre el equipamiento, pero no indica nada sobre el desempeño de ese equipamiento en la protección de las personas fuera y dentro del auto ni sobre su</p>	

					<p>efectividad de proteger adecuadamente a todos los usuarios de la vía.</p> <p>-En el derecho de los consumidores a contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor. Conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte;</p> <p>-En la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) que reconoce la igualdad en dignidad y derechos de todos los seres humanos "[...] sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición." (Art. 2) y reconoce asimismo "[...] el derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona." (Art. 3), misma que México suscribió el 10 de diciembre de 1948, otorgando estos derechos a su población;</p> <p>-En las Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales que señalan que las empresas multinacionales deben "Contribuir al progreso</p>	
					<p>económico, social y medioambiental para lograr un desarrollo sostenible.", "Respetar los derechos humanos internacionalmente reconocidos de las personas afectadas por sus actividades.", así como "Desarrollar e implementar prácticas autodisciplinarias y sistemas de gestión eficaces que promuevan una relación de confianza recíproca entre las empresas y las sociedades en las que ejercen su actividad."; Considerando que dichas directrices, en su Capítulo IV. Derechos Humanos, estipulan específicamente que las empresas deben: "Respetar los</p>	

					<p>derechos humanos, lo cual significa que han de velar por no vulnerar los derechos de los demás y hacer frente a los impactos negativos sobre los derechos humanos en los que se vean implicadas.” y por ende deben “En el marco de sus actividades evitar causar impactos negativos sobre los derechos humanos o contribuir a que se generen y resolver dichos impactos si los hubiera.”, y “Esforzarse por prevenir y atenuar los impactos negativos sobre los derechos humanos directamente vinculados con sus actividades, bienes o servicios [...]”; y además, las empresas multinacionales deben “Elaborar una política que formule su compromiso con el respeto de los derechos humanos.”, “Ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos en función de su tamaño, de la naturaleza y el contexto de sus actividades y de la gravedad de los riesgos de impactos negativos sobre dichos derechos.”, y “Establecer mecanismos legítimos o cooperar mediante estos mecanismos para poner remedio a los impactos negativos sobre los derechos</p>	
					<p>humanos cuando se descubra que han causado dichos impactos o que han contribuido a generarlos.”; Considerando que los comentarios del capítulo citado señalan que en todo momento las empresas deben respetar al menos los derechos humanos fundamentales reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; y que estas directrices de la OCDE en su Capítulo VIII. Intereses de los Consumidores señalan que “En sus relaciones con los consumidores, las empresas deberán actuar siguiendo unas prácticas comerciales, de marketing y publicitarias leales y deberán adoptar todas las medidas razonables para garantizar la calidad y la fiabilidad de los bienes y servicios que proporcionan.”, “Proporcionar información exacta, comprobable y clara que</p>	

					<p>sea suficiente para que los consumidores puedan tomar sus decisiones con conocimiento de causa [...]”, “No realizar manifestaciones u omisiones ni participar en ninguna otra práctica que sea engañosa, equívoca, fraudulenta o desleal.”; e “[...] impedir y luchar contra las prácticas comerciales engañosas (incluida la publicidad engañosa y el fraude comercial) y reducir o impedir las amenazas graves para la salud y la seguridad públicas o para el medio ambiente que se deriven del consumo, el uso o la eliminación de sus bienes y servicios.” (OCDE, 2013);</p> <p>-El Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial de la Salud el cual recomienda la aplicación de las reglamentaciones de seguridad vehicular elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas</p>	
					<p>para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos, y que recomienda en la Actividad número 2 del Pilar Vehículos más Seguros la implementación de Programas de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP) en todas las regiones del mundo;</p> <p>-En la resolución sobre seguridad vial de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) “Invita a los Estados Miembro que todavía no lo han hecho, a considerar la adopción de políticas y medidas para implementar las regulaciones de seguridad vehicular de las Naciones Unidas o los estándares nacionales equivalentes para asegurar que todos los vehículos de motor nuevos cumplan con las regulaciones mínimas aplicables para la protección de ocupantes y otros usuarios de las vialidades, con cinturones de seguridad, bolsas de aire y sistemas de seguridad activa instalados como equipamiento estándar.”;</p> <p>-En el hecho que en México algunos corporativos de la industria automotriz operan con</p>	

					<p>la práctica de doble estándar que le permite producir, importar y vender autos de baja seguridad vehicular para los consumidores en México, a diferencia de los autos que se fabrican en México y se exportan para su comercialización en otros países equipados con los estándares mínimos de seguridad;</p> <p>-Que en México al año pierden la vida 16 mil personas en accidentes vehiculares, más de 134 mil personas resultan lesionadas y 40 mil mexicanos y mexicanas quedan anualmente con algún tipo de discapacidad para el resto de sus vidas;</p>	
					<p>-Que la implementación de los sistemas y estándares mínimos de seguridad vehicular recomendados por la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud han demostrado fehacientemente la significativa disminución de las fatalidades en otros países; y reconociendo que conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte;</p> <p>-En las Directrices para la Protección del Consumidor establecidas por la ONU donde es señalado que "se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente.";</p> <p>-Que existe evidencia suficiente sobre la correlación entre los resultados NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales, las cuales, por ejemplo, en Euro NCAP, tienen una correlación de 12% por estrella lograda en las evaluaciones de impacto. Los vehículos con</p>	

					<p>mayor número de estrellas obtenidas en la valoración, tienen menor probabilidad de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión. La calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos evaluados, es un recurso de vital importancia y fácil comprensión que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de</p>	
					<p>un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra; ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia que salve vidas: tanto de los ocupantes de los autos, como la de otros usuarios de la vialidad, incluidos los usuarios vulnerables. El programa de evaluación para vehículos nuevos en su capítulo para Europa, Euro NCAP, ha sido fundamental para que los fabricantes de vehículos mejorarán la seguridad ofrecida en sus modelos muchos años antes de que se los exigieran las regulaciones nacionales;</p> <p>-Que al informar los resultados de las pruebas de desempeño de Latin NCAP, se estaría ofreciendo información alineada con lo mencionado en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que indica que, además de la incorporación de normas UNECE, se recomienda la promoción de los Programas de Evaluación de Vehículos Nuevos para información al consumidor.</p> <p>Por lo tanto, creemos que el listado propuesto en la tabla 5, es insuficiente para el consumidor ya que requeriría del conocimiento técnico para comprender qué es cada tecnología o dispositivo. Sin embargo, la información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a</p>	

					<p>los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Finalmente, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud y se promovería una muy necesaria competencia entre los fabricantes de vehículos por la</p>	
					<p>seguridad vehicular en el mercado mexicano.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Declaración Universal de Derechos Humanos, Organización de las Naciones Unidas, 1948. https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights 2. OCDE (2013). Líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OECD Publishing, http://dx.doi.org/10.1787/9789264202436-es 3. Asamblea General de la ONU 15 de abril de 2016, http://www.stopthecrash.org/wp-content/uploads/2016/04/UN-RS-Res-Final.pdf en referendo a la Declaración de Brasilia, Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad vial: es hora de resultados, 18-19 de noviembre de 2015, Brasilia. http://www.who.int/violenceinjuryprevention/roadtraffic/Brasilia Declaration/es/ 4. Perfiles de la Seguridad Vial, México, 2015. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, México, 2017. 5. Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación. https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/11fpc_ultimo_CamDip.pdf 6. Naciones Unidas. Directrices para la Protección del Consumidor. 2016. https://unctad.org/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1es.pdf 7. Lie, A., Tingvall, C. How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison 	

					Study of Car-to-Car Crashes. 2012. https://www.researchgate.net/publication/228918389	
					<p>How Do EuroN CAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes</p> <p>Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Organización de las Naciones Unidas, 2021. https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p> <p>Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejorade los estandares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor - Informe final del Proyecto Bien Publico Regional BPR.pdf</p> <p>El Poder del Consumidor A.C. y Reflexiona con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico- económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros- VF.pdf</p> <p>Procedimiento de evaluación de la conformidad (Capítulo 10)</p>	
					<p>Dice:</p> <p>La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se debe llevar</p>	

					<p>a cabo por Unidades de Inspección Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo.</p> <p>Debe decir:</p> <p>La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo por la Secretaría de Economía y por Unidades de Inspección Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad y su Reglamento y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo. En el caso de ser reglamentos ONU (UN) debe presentarse el certificado de aprobación de tipo firmado por alguna de las partes contratantes del acuerdo de 1958. En caso de ser normas FMVSS el fabricante debe proveer los medios para que, si así lo requiriera, en cualquier momento, la autoridad pueda efectuar una prueba de evaluación de la conformidad sin costo para ella.</p> <p>Justificación:</p> <p>Obtener el certificado de aprobación por tipo firmado por alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 para los vehículos a comercializar en México garantizará el debido cumplimiento de conformidad de la producción del modelo en cuestión con las normas UN homologándolo a los vehículos que se comercializan en los países firmantes del Acuerdo de 1958. Con respecto a las normas FMVSS se debe garantizar a la autoridad las facultades y medios necesarios para que pueda llevar a cabo</p>	
					<p>con rigurosidad las verificaciones que considere pertinentes, sin limitaciones presupuestales, que den certeza tanto a la propia autoridad como a los consumidores, el debido cumplimiento con las normas que protegen de manera adecuada la seguridad de los</p>	

					<p>usuarios de los vehículos y demás usuarios de las vías.</p> <p>Generalidades del proceso de inspección (Capítulo 10, apartado 10.2.1)</p> <p>Dice:</p> <p>Las UIA, deben informar en la temporalidad que señale la Dirección General de Normas, ya sea físicamente o por medios digitales, a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, de los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Las UIA deben informar en la temporalidad que señale la Dirección General de Normas ya sea físicamente o por medios digitales a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, de los dictámenes de conformidad que haya expedido en el trimestre inmediato anterior.</p> <p>Para efectos de Evaluación de la Conformidad, eventualmente se les puede solicitar a los Corporativos realizar pruebas adicionales, verificaciones o certificaciones de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados que cuenten con informes de resultados o certificados emitidos por laboratorios de pruebas o por organismos extranjeros de tercera parte reconocidos en otros países.</p>	
					<p>NOTA: Los casos en que se pueden considerar segundas pruebas son los siguientes: - Aleatorias: que cada tanto tiempo exija alternadamente a las marcas las pruebas, enfocándose en vehículos de mayor popularidad y luego ir exigiendo esto a vehículos de menor ventas y mayores precios. -Renovación de certificado de homologación (por ejemplo: cada 3 años de homologado un auto) -Modelos que presenten un documento de certificación de más de 5 años de antigüedad</p>	

					<p>-Cuando se haya detectado por consumidores o pruebas de desempeño dudas sobre el correcto desempeño de los dispositivos, estándares y sistemas de seguridad regulados por la presente norma.</p> <p>Justificación:</p> <p>La vigilancia del cumplimiento de las regulaciones tanto FMVSS como UN deben mantenerse no sólo como un único requisito para el lanzamiento del modelo en el mercado nacional, sino a lo largo de toda la producción que dure su comercialización en el país. Resulta fundamental mantener las verificaciones con pruebas adicionales con una determinada frecuencia para prevenir cualquier erosión en los procesos de producción de un modelo que ya cumpla con la evaluación de la conformidad que pudiera derivar en posibles riesgos para los usuarios de la vía, ya sea en calidad de ocupantes de los modelos vigilados o en calidad de otros usuarios vulnerables de la vía, en particular de los usuarios vulnerables.</p> <p>Documentación técnica (Capítulo 10, apartado 10.3.2)</p>	
					<p>Dice:</p> <p>b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS:</p> <p>Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>i. Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de tercera parte (ya sea nacional o extranjero),</p> <p>ii. Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante,</p> <p>iii. Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras,</p> <p>iv. Carta del fabricante del vehículo o dispositivo o del sistema firmada bajo protesta de decir verdad, donde se declare que se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que el dispositivo cumple con lo especificado en el</p>	

					<p>CFR (FMVSS) en la sección correspondiente.</p> <p>v. Certificados de cumplimiento del dispositivo o del sistema con las normas o reglamentos técnicos correspondientes.</p> <p>vi. Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter).</p> <p>vii. Declaración de conformidad del proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero. Debe decir:</p> <p>vi. Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS que se aplican sólo a vehículos producidos en EEUU o Canadá:</p> <p>...</p> <p>Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>vi. Junto con la Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter) emitido y enviado únicamente por la NHTSA tal que amplíe la</p>	
					<p>Injerencia de llamados a revisión (recalls) de los vehículos al territorio mexicano.</p> <p>Viii. Compromiso escrito por el corporativo de cubrir los gastos pertinentes para llevar a cabo las evaluaciones necesarias para la evaluación de la conformidad.</p> <p>Justificación:</p> <p>Con ello se garantiza que la autoridad cuente con la evidencia documental que certifique que los vehículos cumplan con la normativa de referencia, así como también con los fondos necesarios para garantizar la verificación de los autos que los corporativos comercialicen en el país en caso de que la autoridad considere necesario llevar a cabo evaluaciones adicionales.</p> <p>Dice:</p> <p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UN:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UN que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM.</p>	

					<p>Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y</p> <p>ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los</p>	
					<p>ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o</p>	

					<p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o</p>	
					<p>tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p> <p>Debe decir:</p> <p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UN:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UN que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM.</p> <p>Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y</p> <p>ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del</p>	

					<p>Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del</p>	
					<p>1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o</p> <p>2. Declaración de conformidad de producción emitido por alguna de las partes contratantes del acuerdo de 1958 de la ONU., con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p> <p>Justificación:</p> <p>La Declaración de conformidad de la producción debe ser solo de tercera parte firmante del acuerdo de 1958 de la ONU y no por el propio corporativo (quien sería juez y parte). Los cumplimientos de las normas ISO mencionadas ratifican un proceso, pero no un reporte en sí mismo de un producto determinado como en este caso es el automóvil. Dejar este párrafo como estaba implica que no hay tercera parte firmante de los acuerdos de 1958 involucrada que pueda garantizar la conformidad de producción siendo este el aspecto más relevante de las</p>	

					normas ONU. El proyecto de norma estaría, en ese caso, debilitando la robustez propia y	
					<p>única de las normas ONU por sobre las normas nacionales y federales (FMVSS).</p> <p>Consideraciones para la validación de la información (Capítulo 10, secc. 10.4.2)</p> <p>Dice:</p> <p>c) Documentación de la aprobación de tipo para las regulaciones UNECE.</p> <p>Los documentos listados en 10.3.2 c), i) y ii), forman parte de la homologación de cada Reglamento UNECE y permiten identificar claramente que el vehículo ha sido homologado correctamente.</p> <p>La documentación técnica que debe presentar el fabricante para su aprobación de tipo, está definida dentro del Reglamento de la UNECE correspondiente, en él se indican las versiones del vehículo que han sido homologadas y las marcas de conformidad que deben tener los vehículos y dispositivos, asimismo, la propia regulación contiene un ejemplo del modelo de Certificado de aprobación de tipo.</p> <p>Debe decir:</p> <p>c) Documentación de la homologación</p> <p>Los documentos listados en 10.3.2 c), i) y ii), forman parte de la homologación de cada Reglamento UNECE y permiten identificar claramente que el vehículo ha sido homologado correctamente.</p> <p>La documentación técnica que debe presentar el fabricante para su aprobación de homologación está definida dentro del Reglamento de la UNECE correspondiente, en él se indican las versiones del vehículo que han sido homologadas y las marcas de conformidad que deben tener los vehículos y dispositivos, asimismo, la propia regulación contiene un ejemplo del modelo de Certificado de aprobación de</p>	
					tipo. En caso de dudas sobre la autenticidad de los documentos antes mencionados, siempre se	

					<p>podrá preguntar a la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU que haya emitido dicho documento sobre la autenticidad de los documentos y su amparo sobre las unidades para cada país específicamente.</p> <p>Justificación:</p> <p>Es imprescindible dejar asentado en el proyecto de norma que la autoridad podrá entrar en contacto con la Autoridad de Homologación (TAA) de la Parte Contratante del Acuerdo de 1958 con quien podrá validar la autenticidad de los documentos que cada corporativo presente a la autoridad, ya sea la Secretaría de Economía o la que esta designe para dicha tarea. Con este intercambio de información entre la Autoridad de Homologación (TAA) y la Secretaría de Economía se estará en condiciones de garantizar la correcta homologación del modelo de referencia para dar total confianza tanto a la autoridad como a los consumidores y usuarios de la vía, que los modelos comercializados bajo la homologación de los reglamentos UNECE brindan un nivel de protección adecuado equiparable a aquel brindado por los vehículos comercializados en los países adheridos al Acuerdo de 1958.</p> <p>Seguimiento (Capítulo 10, apartado 10.7)</p> <p>Dice:</p> <p>El Corporativo, para efectos del cumplimiento de las actividades de seguimiento para los casos del inciso 10.6.2, a) o b), podrá presentar el Certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a la línea de</p>	
					<p>producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016) la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe</p>	

					<p>proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado. Con lo anterior exentará las disposiciones de este apartado.</p> <p>Los dictámenes de cumplimiento están sujetos visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UIA durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:</p> <p>a) Cuando el corporativo reporte por año modelo, se efectuará un seguimiento a dos dictámenes siendo objeto de seguimiento dos vehículos cada año calendario.</p> <p>b) Cuando el corporativo reporte su información cada 2 años modelo, se realizará un seguimiento a un dictamen por año siendo objeto de seguimiento un vehículo cada año calendario.</p> <p>c) Cuando el corporativo reporte su información cada 3 años modelo, se realizarán dos seguimientos durante la vigencia del dictamen, el primero dentro de los primeros 18 meses y el segundo dentro de los 18 meses posteriores. De un solo dictamen un vehículo por periodo.</p> <p>Los muestreos se realizarán sobre las submarcas seleccionadas y disponibles al azar en las fábricas, almacenes, centros de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda, como sigue:</p> <p>i. La UIA tomará para el muestreo 1, las 5 primeras submarcas más vendidas de las que ha dictaminado.</p>	
					<p>ii. La UIA tomará para el muestreo 2, las submarcas con niveles de ventas 3 a 8 de las que ha dictaminado.</p> <p>El procedimiento anterior, debe realizarse de forma alterna de acuerdo con las temporalidades de a), b) o c). Sólo se debe realizar la visita de seguimiento con base en el muestreo de los incisos i y ii a los vehículos seleccionados de conformidad con este proceso por la UIA de entre los disponibles en el inventario de la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo, según</p>	

					<p>corresponda. En ningún caso el seguimiento implicará segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad de conformidad con lo indicado en 10.3.2.</p> <p>La determinación de los vehículos más vendidos dictaminados por la UIA, se realizará tomando de referencia el volumen de ventas de acuerdo con los datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVLN) del INEGI del año calendario inmediato anterior.</p> <p>En caso de que las ventas por submarca no formen parte del registro del RAIAVLN, el corporativo deberá reportar sus ventas del año calendario inmediato anterior a la UIA dentro del primer trimestre del año que corresponda.</p> <p>Para efectos del seguimiento, la UIA debe notificar por medios físicos o digitales al Corporativo, en un plazo no mayor a 15 días hábiles:</p> <p>15 días hábiles:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La fecha en la que se realizará el seguimiento. ■ La lista de los vehículos candidatos al seguimiento. 	
					<ul style="list-style-type: none"> ■ El procedimiento general que llevará a cabo. ■ El nombre y cargo del responsable de la UIA que realizará el seguimiento y ■ El proceso de muestreo que utilizará para elegir el vehículo a revisar al visitar la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo. <p>Debe decir:</p> <p>El Corporativo, para efectos del cumplimiento de las actividades de seguimiento para los casos del inciso 10.6.2, a) o b), podrá presentar el Certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949- IMNC-2010 o IATF 16949:2016o la que aplique en</p>	

					<p>sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado. Con lo anterior exentará las disposiciones de este apartado. Los dictámenes de cumplimiento están sujetos visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UIA durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:</p> <p>a) Cuando el corporativo reporte por año modelo, se efectuará un seguimiento a dos dictámenes siendo objeto de seguimiento dos vehículos cada año calendario.</p> <p>b) Cuando el corporativo reporte su información cada 2 años modelo, se realizará un seguimiento a un dictamen por año siendo objeto de seguimiento un vehículo cada año calendario.</p>	
					<p>c) Cuando el corporativo reporte su información cada 3 años modelo, se realizarán dos seguimientos durante la vigencia del dictamen, el primero dentro de los primeros 18 meses y el segundo dentro de los 18 meses posteriores. De un solo dictamen un vehículo por periodo.</p> <p>Los muestreos se realizarán sobre las submarcas seleccionadas y disponibles al azar en las fábricas, almacenes, centros de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda, como sigue:</p> <p>i. La UIA tomará para el muestreo 1, las 5 primeras submarcas más vendidas de las que ha dictaminado.</p> <p>ii. La UIA tomará para el muestreo 2, las submarcas con niveles de ventas 3 a 8 de las que ha dictaminado.</p> <p>El procedimiento anterior, debe realizarse de forma alterna de acuerdo con las temporalidades de a), b) o c). Sólo se debe realizar la visita de seguimiento con base en el muestreo de los incisos i y ii a los vehículos seleccionados de conformidad con este proceso por la UIA de</p>	

					<p>entre los disponibles en el inventario de la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda. En algún caso eventual y justificado jurídicamente el seguimiento podría implicar desarmado o pruebas adicionales o destructivas del vehículo con cargo al Corporativo o su distribuidor.</p> <p>La determinación de los vehículos más vendidos dictaminados por la UIA, se realizará tomando de referencia el volumen de ventas de acuerdo con los datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVLN) del INEGI del año calendario inmediato anterior.</p>	
					<p>En caso de que las ventas por submarca no formen parte del registro del RAI AVLN, el corporativo deberá reportar sus ventas del año calendario inmediato anterior a la UIA dentro del primer trimestre del año que corresponda.</p> <p>Añadir, además: 7.1.2 Auditar a las Unidades de Verificación por medio de un ente de gobierno para constatar que cuenta tanto con las herramientas tecnológicas necesarias, así como con el personal técnico adecuado, correctamente actualizado y capacitado.</p> <p>Justificación: Las autoridades técnicas deben tener la libertad total de apersonarse donde fuera necesario para realizar las verificaciones que considere necesarias, además de tener la libertad solicitar lo que sea necesario para determinar la aprobación o no del vehículo con base en el objetivo legítimo del proyecto de norma que es garantizar la seguridad e integridad de los usuarios de la vía. Además, en última instancia, no hay forma de verificar el desempeño de los diferentes estándares, dispositivos y sistemas de seguridad más que a través de los protocolos independientes de los Programas de Evaluación de Autos Nuevos. Para que las Unidades de Verificación</p>	

					<p>puedan llevar a cabo su trabajo correctamente, es necesario contar con el personal debidamente capacitado que esté en condiciones de poder llevar a cabo las evaluaciones que permitan a la autoridad determinar si un auto aprueba o no las verificaciones necesarias. Por ello, resulta imprescindible que la autoridad también tenga la posibilidad de auditar el trabajo de las Unidades de Verificación, como parte del trabajo de mejora continua y</p>	
					<p>revisión de los procesos que garanticen el cumplimiento del objetivo legítimo de la norma. Verificación y vigilancia (Capítulo 11) Dice: La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable. Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disponibilidad sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en este Proyecto de NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa más no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros. En caso de queja presentada en términos del marco jurídico aplicable, la autoridad procederá conforme a éste. Debe decir: La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo</p>	

					<p>establecido en el marco jurídico aplicable.</p> <p>Esto incluye, solicitar, en su caso, a los Corporativos realizar segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad reglamentados en este proyecto NOM que cuenten con la</p>	
					<p>información técnica de conformidad con lo indicado en 10.3.2.</p> <p>Para el caso de la verificación de los estándares FMVSS, NMX o UNECE que no puedan obtener la Aprobación por Tipo, estas se efectuarán en laboratorios independientes, a elección del gobierno o las autoridades pertinentes, con fondos aportados por los corporativos.</p> <p>En caso de queja ante las autoridades con información o evidencia técnica públicas que pongan en duda el cumplimiento con los dispositivos, estándares y sistemas de seguridad regulados en la presente norma, o bien, su correcto desempeño, en relación a las regulaciones FMVSS, NMX o UNECE que no puedan obtener la Aprobación por Tipo, las autoridades podrán solicitar pruebas adicionales que impliquen o no desarmado o pruebas destructivas del vehículo con cargo al Corporativo.</p> <p>Justificación:</p> <p>La autoridad debe contar con las facultades y alcances necesarios con respecto a los corporativos interesados en comercializar sus vehículos en el país, para regular de manera rigurosa el mercado nacional y evitar poner en riesgo la integridad de los usuarios de la vía. Con ello, además, se estaría cumpliendo con el Derecho Constitucional de Protección a la Salud, el derecho Constitucional que especifica el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, los Derechos plasmados en la Ley Federal de Protección al Consumidor, tales</p>	

					<p>como: la protección de la seguridad, vida y salud del consumidor.</p> <p>Apéndice A (Normativo)</p> <p>Versión mínima de las regulaciones UNECE B.0. Especificaciones</p> <p>Dice:</p> <p>Tabla B.1.- Versión mínima de las regulaciones UNECE</p> <p>Dispositivo Normas o regulaciones de la ONU Serie de enmiendas</p> <p>Apoyacabeza UNECE R25 o UNECE R17 UNECE R17-07 UNECE R25-04</p> <p>Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. UNECE R16y UNECE R14 UNECE R16 06 UNECE R14 06</p> <p>Indicadores y Controles UNECE R 121 00</p> <p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta UNECE R 46 03</p> <p>(01 solo para espejo interior)</p> <p>Sistemas de asientos UNECE R17 07</p> <p>Llantas UNECE R30 o UNECE R54 o UNECE R64 o UNECE R142 UNECE R30-02 o UNECER54 00 o UNECE R64-02 o UNECE R142-00</p> <p>Faros delanteros UNECE R48</p> <p>(Instalación) o UNECE R112 UNECE R48-03</p> <p>UNECE R112 01</p> <p>Luces de advertencia (intermitentes) UNECE R48</p> <p>(Instalación) o UNECE R06 UNECE R48-03 UNECE R06-01</p> <p>Luz de freno UNECE R48</p>	
					<p>(Instalación) o UNECE R07 UNECE R48-03 UNECE R07-02</p> <p>Luces de matrícula (placa trasera) UNECE R48</p> <p>(Instalación) o UNECE R04 UNECE R48-03</p>	

					<p>UNECE R04-00 Luces de posición UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 UNECE R48-03 UNECE R07-02 Luces de reversa UNECE R48 (Instalación) o UNECE R23 UNECE R48-03 UNECE R23-00 Luces direccionales UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 UNECE R48-03 UNECE R06 01 Reflejantes UNECE R48 (Instalación) o UNECE R48-03 Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) UNECE R13 o UNECE R13H UNECE R13 11 UNECE R13H-00 Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado UNECE R43 00 Velocímetro UNECE R39 00 Sistema antibloqueo para frenos UNECE R13 o UNECE R13H UNECE R13 11 UNECE R13H-00 Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) UNECE R16 06 Protección a ocupantes contra Impacto frontal UNECE R94 01 (02 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica) Protección a ocupantes contra Impacto lateral UNECE R95 02 (03 para vehículos con un</p>	
					<p>sistema de almacenamiento de energía eléctrica) Monitoreo de presión de llantas o(TPMS). UNECE R141 o UNECE R64 UNECE R141 00 o UNECER64-02 o Protección en vehículos eléctricos UNECE R100 o UNECE R100 01 Protección para vehículos de gas UNECE R67 o UNECE R110</p>	

					<p>UNECE R67 01 o UNECER110 00 En caso de contar con almacenamiento de hidrogeno UNECE R134 UNECE R134-00</p> <p>Debe decir: Dispositivo Normas o regulaciones de la ONU Serie de enmiendas Apoyacabeza UN R25 o UN R17 UN R17-07 UN R25-04 Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. UN R16 y UN R14 UN R16 06 UN R14 06 Indicadores y Controles UNR 121 00 Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta UN R 46 03 (01 solo para espejo interior) Sistemas de asientos UN R17 07 Llantas UN R30 o UN R54 o UN R64 o UN R142 UN R30-02 o UN R54 00 o UN R64- 02 o UN R142-00 Faros delanteros UN R48 (Instalación) o UN R112 UNR48-03 UN R112 01 Luces de advertencia (intermitentes) UN R48 (Instalación) o UNR06 UN R48-03 UN R06-01 Luz de freno UN R48 (Instalación) o UN R07 UN R48-03</p>	
					<p>UN R07-02 Luces de matrícula (placa trasera) UN R48 (Instalación) o UN R04 UN R48-03 UN R04-00 Luces de posición UN R48 (Instalación) o UN R07 UN R48-03 UN R07-02 Luces de reversa UN R48 (Instalación) o UN R23 UN R48-03 UN R23-00 Luces direccionales UN R48 (Instalación) o UN R06 UN R48-03</p>	

					<p>UN R06 01 Tabla B.1.- Versiones mínimas de las regulaciones UNECE</p> <p>Reflejanter UN R48 (Instalación) o UN R03 UN R48-03 UN R03-02</p> <p>Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) UN R13 o UN R13H UN R13 11 UN R13H-00</p> <p>Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado UN R43 00</p> <p>Velocímetro UN R39 00</p> <p>Sistema antibloqueo para frenos UN R13 o UN R13H UN R13 11 UN R13H-00</p> <p>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) UN R16 06</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto frontal UN R94 01 (02 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica)</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto lateral UN R95 02 (03 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica)</p> <p>Dispositivo Normas o regulaciones de la ONU Serie</p>	
					<p>de enmiendas</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). UN R141 o UN R64 UN R141 00 o UN R64-02 o</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad (ESC). UN R140 o UN R13o UN R13H UN R140 00 UN R13 11 UN R13H-00</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). UN R14 o UN R145 UN R14 06</p> <p>UN R145 00</p> <p>Prueba de impacto lateral de poste UN R135 UN R135-00</p> <p>Sistema de dirección UN R12 o UN R94 UN R12-03 UN R94- 01</p>	

					<p>(02 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica)</p> <p>Sistema de puertas UN R11 UN R11-03</p> <p>Luz alta de freno UN R48 o UN R07 UN R48-03 UN R07- 02</p> <p>Integridad del sistema de combustible UN R34 UN R34-02</p> <p>Dispositivo Normas o regulaciones de la ONU Serie de enmiendas</p> <p>Protección en vehículos eléctricos UN R100 o UN R100 01</p> <p>Protección para vehículos de gas UN R67 o UN R110 UN R67 01 o UN R110 00</p> <p>En caso de contar con almacenamiento de hidrogeno UN R134 UN R134-00</p> <p>Justificación: En los reglamentos ONU la nomenclatura de UNECE ya no se usa, en cambio se utiliza la nomenclatura UN.</p>	
OPS/OMS México		Ge			<p>Por este medio, yo, Cristian Morales, como Representante de la OPS/OMS en México, hago llegar nuestros comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones" para su consideración.</p> <p>Sabemos que México, siendo una potencia en producción de vehículos, fábrica y exporta autos que, desde su versión básica, cumplen con los niveles mínimos de seguridad vehicular de países y regiones como Japón, Estados Unidos y la Unión Europea; sin embargo, los autos que se venden en México tienen menores estándares de seguridad, lo que implica riesgo de pérdidas de vida en siniestros viales para todos los usuarios de la vía pública.</p> <p>Por ello, es urgente que se atiendan aspectos fundamentales en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para que en México sea obligatorio vender sólo autos con el mismo</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se rechaza el comentario relativo a hacer obligatorias la versión más actualizada de la serie de enmiendas de las regulaciones UNECE en virtud de que se restringiría más de lo necesario el comercio por lo que se mantiene el apéndice A sin modificaciones y lo correspondiente del capítulo 4</p> <p>Se acepta mantener como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el</p>

				<p>nivel de seguridad básica que los que se venden en países desarrollados para una adecuada protección de todos los usuarios de la vialidad.</p> <p>Considerando que la seguridad vehicular es uno de los cinco pilares fundamentales del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial de la ONU, y que, según el estudio Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de Latin NCAP, de atenderse, podría evitar más de 5, 600 muertes anuales de las 16, 000 muertes que suceden cada año en México por hechos viales; es que hacemos llegar esta información con las sugerencias para inclusión de los siguientes estándares y dispositivos de</p>	<p>comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p> <p>Asimismo, se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p>																										
				<p>seguridad vehicular en el Proyecto de Norma que ahora se encuentra en consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Estabilidad Electrónico (ESC) • Anclajes ISOFIX/Latch • Cumplimiento con la prueba lateral de poste • Protección a peatones • Frenado Autónomo de Emergencia • Sistema de información a los consumidores <p>En adjunto a esta comunicación, me permito enviar un desglose detallado de nuestros comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, junto con la evidencia técnica que respalda dichos comentarios, así como los capítulos específicos del Proyecto de norma donde sugerimos se deberían aplicar.</p> <p>Sin otro particular por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.</p> <p>Comentarios OPS/OMS al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021</p> <p>Normativas UNECE, FMVSS y GTR (Capítulos 4, 6, 7 y 8)</p> <p>sugerimos firmemente que, en el Proyecto de Norma, en los</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirrobo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de niebla</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirrobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>	
Dispositivo	¿Contiene dispositivo? (Si/No)																														
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																															
<i>Asistencia de frenado</i>																															
<i>Protección a peatones</i>																															
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																															
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																															
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																															
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																															
<i>Resistencia en el toldo</i>																															
<i>Sistemas antirrobo</i>																															
<i>Equipamiento interior</i>																															
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																															
<i>Luz de niebla</i>																															

					Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8, y en todos aquellos que sea pertinente, sean aplicadas únicamente las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y los Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y para el caso exclusivo del estándar de protección a peatones la Global Technical Regulation (GTR) número 9, correspondientes a series de enmiendas que no excedan más de 4 años al momento de su aplicación por los corporativos que deseen comercializar autos en el territorio nacional ya que son las	<table border="1"> <tr> <td><i>Montaje del parabrisa y zona de intrusión</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces de posición laterales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Faros de iluminación en curva</i></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Montaje del parabrisa y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>	
<i>Montaje del parabrisa y zona de intrusión</i>																				
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																				
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																				
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																				
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																				
<i>Luces de posición laterales</i>																				
<i>Faros de iluminación en curva</i>																				
					<p>únicas normativas que cuentan con un sólido sustento técnico e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia. Existe suficiente evidencia que señala que el mejor marco normativo para proteger de manera adecuada a los consumidores y usuarios de la vía es el que incorpora las reglamentaciones de la UNECE, pues con ello se garantiza un sistema robusto de verificación del cumplimiento y vigilancia del mercado a través de la conformidad de la producción. Cabe resaltar que los dispositivos de seguridad incluidos en las reglamentaciones UNECE, han demostrado su eficacia para disminuir las cifras de fatalidades y lesiones en aquellos países que las han implementado. Además, en Como lo señala el estudio de Bienes Públicos Regionales del BID, incorporar las reglamentaciones UNECE podría ayudar a evitar en México 5,627 muertes cada año. Además, considerando que las muertes de los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas sumaron el 65% de las muertes por hechos viales en 2017 según datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018 del Secretariado Técnico del Consejo Nacional</p>	<table border="1"> <tr> <td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td> <td></td> </tr> </table> <p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, se rechaza la inclusión en el apartado de información comercial relativa el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) dado que representa una ventaja competitiva que contraviene a la Ley Federal de Competencia Económica, en particular en su artículo 52 que indica que están prohibidas las barreras que, ... disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre competencia o la competencia económica en la ... comercialización de bienes o servicios.</p> <p>No obstante, lo anterior, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita</p> <p>:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p>	<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>											
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																				
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																				

					<p>para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA), disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf, es de fundamental importancia que se incluya la normativa Global Technical Regulation No. 9, que permitirá</p>	
					<p>actualizar la norma para la protección de estos usuarios mas vulnerables de la vía: : peatones, ciclistas y motociclistas.</p> <p>Serie de enmiendas (Apéndice A, Tabla B1)</p> <p>La propuesta concreta es referir y utilizar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU exigidas en este momento en la Unión Europea, tomando como referencia el anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN El anexo IV se encuentra a partir de la página nº 23. De no atender esta actualización, significaría que pueden tener dispositivos de seguridad con una antigüedad de más de 30 años.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinnca.com/data/publicaciones/Mejora_de_los_estandares_de_seguridad_de_los_vehiculos_en_America_Latina_y_el_Caribe_a_traves_de_la_adopcion_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informacion_al_consumidor_-_Informe_final_del_Proyecto_Bien_Publico_Regional_BPR.pdf</p>	

					Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf	
					<p>2. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012. https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf</p> <p>3. ITF. (2017). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf</p> <p>4. El Poder del Consumidor A.C. y Reflección con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>5. UNECE, Global Technical Regulation No. 9. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>6. Anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad. (Capítulo 6, Tabla 2) Sugerimos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Control Electrónico de Estabilidad (ESC), ya que, después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la segunda tecnología que más</p>	

					<p>salva vidas en el mundo. Diferentes estudios resaltan la eficacia de este dispositivo para evitar accidentes, lesiones y muertes. La eficacia para reducir la probabilidad de siniestro por volcadura en vehículos ligeros es de 72%, y en camiones ligeros y vans de 64%. La reducción en la probabilidad de tener un siniestro fatal por volcadura en vehículos ligeros es de 56%, y en camiones ligeros y vans es de 74%. De acuerdo con un estudio del Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo del BID este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en México. Finalmente, otros estudios proponen que el ESC tiene un Retorno de Inversión (ROI por sus siglas en inglés) del 3.98, lo cual lo hace económicamente viable. De acuerdo con estimaciones hechas por The Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) en su documento Democratizing Car Safety: Road Map for Safer Car, el costo del ESC se estimaba en menos de \$50 USD, en 2015. Finalmente, un análisis del Transport Research Lab, señala que la introducción de la regulación del ESC en México es una medida costo efectiva para salvar vidas.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. NHTSA. Crash Prevention Effectiveness of Light-Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811486</p> <p>7. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor.</p>	
					<p>Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejora_de_los_estandares_de_seguridad_de_los_vehiculos_en_America_Latina</p>	

					<p>y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor - Informe final del Proyecto Bid en Público Regional BPR.pdf</p> <p>Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe-mejora-sv-200115.pdf</p> <p>2. NHTSA. Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012 Passenger Cars and LTVs. 2015.</p> <p>3. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>4. Global NCAP, Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, 2015. https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41t/6061abfad0497601bbc55133/1617013767148/road-map-2020.pdf</p> <p>5. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-tri-report-spanish-resumen.pdf</p>	
					<p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Sugerimos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, los anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch), partiendo de la realidad que, según el INEGI, indica que la primer causa de muerte en niños de 5-9 años son los</p>	

					<p>accidentes de tránsito. Estos anclajes permitirían la sencilla y correcta instalación de un Sistema de Retención Infantil (SRI), para que un pasajero infantil viaje de manera segura en el auto, disminuyendo el riesgo de posibles lesiones o la muerte. De acuerdo con Cervantes y Leenen, 2015, en México, los SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños y niñas de hasta dos años y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años. La American Academy of Pediatrics en su publicación Saving Lives with Car Seats and Seat Belts, indica que el uso de SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reduce la mortalidad en un 71%. Cuando se compara con sólo usar el cinturón de seguridad, los SRI reducen el riesgo de lesiones en un 54% en niños y niñas de 1 a 4 años, y en niños y niñas de 4 a 8 años, mientras que los asientos elevados reducen el riesgo en un 45%.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. INEGI. Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. 2018. https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817 Al hacer click en este</p>	
					<p>enlace, seleccione continuar para acceder a la base de datos completa.</p> <p>2. Cervantes-Trejo, A; Leenen, I. Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México. 2015. https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=56410</p> <p>3. Dennis R. Durbin, MD, MSCE, FAAP, a Benjamin D. Hoffman, MD, FAAP, b Council on Injury, Violence, and Poison prevention. Child Passenger Safety.</p>	

					<p>American Academy of Pediatrics. 2018. https://pediatrics.aappublications.org/content/142/5/e20182461</p> <p>4. Proyecto de seguridad avanzada infantil para carreteras europeas (CASPer), mejor conocimiento y mejores herramientas para mejorar la protección real de los niños en los automóviles - 23 eSv Número de documento 13-0426. Tomado de la publicación: Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020. Global NCAP, 2015. http://www.globalncap.org/wp-content/uploads/2015/04/road-map-2020.pdf</p> <p>Prueba de impacto lateral de poste. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Sugerimos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, la prueba de impacto lateral de poste, ya que su cumplimiento ofrece una adecuada protección a los pasajeros de un vehículo en caso de colisiones laterales, brindando especial protección en la cabeza y cuello de las personas. Si consideramos que el impacto lateral ocupa el segundo lugar en las colisiones</p>	
					<p>entre vehículos, solo por debajo del impacto frontal, y que un conductor involucrado en un siniestro de impacto lateral tiene el doble riesgo de muerte que en un siniestro de impacto frontal, se entiende la importancia de que los vehículos tengan dispositivos de seguridad que protejan a los ocupantes en caso de impacto lateral y lateral de poste. Usando datos de choques de los EEUU, se demostró que los conductores de vehículos clasificados con la calificación más alta en seguridad por el Institute for Insurance Highway Safety (IIHS) tenían un 70% menos de probabilidad de morir cuando estaban involucrados en choques laterales. De acuerdo al estudio Effect of side impact protection in reducing injuries, los actuales sistemas de seguridad de bolsas de aire laterales, como las de torso con</p>	

					<p>o sin cortinas, contribuyen a la reducción en el riesgo de lesiones en el impacto lateral para los ocupantes cercanos al impacto. Dentro de la investigación Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains, se muestran reducciones de mortalidad estadísticamente significativas para los cuatro tipos de cortinas y bolsas de aire laterales en caso de siniestro para conductores y pasajeros delanteros derechos de automóviles, donde se obtuvieron los resultados siguientes:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Reducción de fatalidad estimada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cortina más torso</td> <td>31.3%</td> </tr> <tr> <td>Combinación</td> <td>24.8%</td> </tr> <tr> <td>Sólo cortina</td> <td>16.4%</td> </tr> <tr> <td>Sólo torso</td> <td>7.8%</td> </tr> </tbody> </table>	Reducción de fatalidad estimada		Cortina más torso	31.3%	Combinación	24.8%	Sólo cortina	16.4%	Sólo torso	7.8%	
Reducción de fatalidad estimada																
Cortina más torso	31.3%															
Combinación	24.8%															
Sólo cortina	16.4%															
Sólo torso	7.8%															
					<p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Furas, A., et al, Op. Cit. P. 122. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la 2. Farmer et al, 1997, según lo refiere Stigson, H.; Kullgren, A., Effect of side impact protection in reducing injuries. Chalmers University of Technology. Gothenburg, 2011. https://blogg.folksam.se/folksam-forskar/wp-content/uploads/sites/3/2011/06/ESV-Stigson-and-Kullgren-2011-side1.pdf 3. An Evaluation of Side Impact Protection – Improvements and Side Air Bags, No. DOT HS 810 748, Technical Report NHTSA. 2007. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810748 4. Kahane, C.J. Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains. No. DOT HS 811882, NHTSA. 2014. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/ 											

					<p>Api/Public/ViewPublication/811882</p> <p>Protección a peatones. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Sugerimos que el Estándar de Protección a Peatones (referenciado como Protección a Peatones en el Proyecto de Norma), sea obligatorio y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Su cumplimiento como estándar obligatorio es de vital importancia, ya que, además de ser uno de los estándares mínimos de seguridad recomendados por la Organización de las Naciones</p>	
					<p>Unidas tanto en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 como en el Plan Global de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, es la única provisión que se tendría en la Norma para la protección de los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas, quienes, cada año, conforman el más alto porcentaje de víctimas mortales de los siniestros viales (65% en 2017, de acuerdo con el ST-CONAPRA). De acuerdo a la evidencia científica, este estándar puede ayudar a salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios vulnerables de la vía. En Europa, un estudio con datos de la German In-Depth Accident Study (GIDAS) y la International Hot Rod Association (IHRA) calculó en el año 2010 que, con este dispositivo, pudieron evitarse entre 6,500 y 10,000 lesiones graves a peatones. De acuerdo con el estudio Bienes Públicos Regionales del BID, con la mejora en el diseño del frontal de todos los vehículos, se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Según el estudio "Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles" del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) se encontró una correlación estadísticamente significativa que permite asociar</p>	

					<p>las ventas de vehículos con estándar de protección a peatones o con resultados favorables de desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP con un descenso en las muertes y lesiones graves de peatones. En dicho estudio se encontró que tan sólo con un 10% de aumento de ventas de vehículos con el Estándar de Protección a Peatones o con un buen desempeño de protección a peatones en las pruebas de</p>	
					<p>Latin NCAP, habría una reducción de 36 muertes y 228 personas lesionadas al año en nuestro país.</p> <p>El Estándar de Protección a Peatones es técnicamente viable, ya que se cuenta con la alternativa Global Technical Regulation GTR No. 9 (Pedestrian Safety), elaborada con la participación de los EEUU, que se encuentra enmarcada en el acuerdo 1998 de ONU firmado por EEUU y que dota una flexibilidad administrativa para que pueda ser aplicada por cualquier gobierno que no forma parte de los acuerdos de 1958 de la UNECE.</p> <p>Finalmente, es económicamente viable, ya que como lo señala el mismo documento de GTR-9 el costo de implementar esta tecnología es apenas de \$610 pesos para auto familiar pequeño y de hasta \$1887 pesos para vehículos deportivos. Para los vehículos que por su diseño no puedan cumplir con este estándar, deberán forzosamente ser equipados con el Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOM_qHKvU75eLc5/view</p> <p>También disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la</p>	

					<p>importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>2. UNECE, Pedestrian Protection In Europe The Potential of Car Design and Impact Testing. 2002.</p>	
					<p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp29grsp/inf-gr-ps-12e.pdf</p> <p>3. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019</p> <p>4. IMCO. Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles. https://imco.org.mx/beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automoviles/</p> <p>5. Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465817/4CartaMXUSAutoSafetyStandards.pdf</p> <p>6. Economic Commission for Europe. Global technical regulations. Gtr No. 9 (Pedestrian Safety). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>Frenado autónomo de emergencia. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Sugerimos que el Frenado Autónomo de Emergencia se mantenga en este Proyecto de Norma, y que forme parte del Capítulo 6, tabla 2, Además, que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece en el Capítulo 8, Tabla 4. Este es una de las nuevas tecnologías recomendadas en el Plan Global para la Seguridad Vial 2021-20230 de las Naciones Unidas. Existe evidencia suficiente para demostrar que este dispositivo es capaz de evitar o mitigar automáticamente la gravedad de los siniestros entre dos vehículos, en colisiones por alcance, así como algunas colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el</p>	

					<p>atropellamiento de peatones. De acuerdo a esta información, se indica que con este dispositivo se podrían haber prevenido o mitigado: 1,994,000 colisiones, 884,000 lesiones y 4,738 muertes tan sólo en el año 2016 en los Estados Unidos. Además, la mayoría de las muertes que podría prevenir son las de peatones y ciclistas (74%). Otro estudio señala que el potencial de seguridad teórico de este dispositivo es de una reducción del 19.6% de todos los siniestros. De acuerdo con un estudio del Transport Research Lab la implementación conjunta del Estándar de Protección a Peatones y el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas. El Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carreteras (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS por sus siglas en inglés) menciona en su artículo Autobrake is good, but it could be better que, en EEUU, los reclamos por daño a la propiedad en caso de colisión se han reducido en un 13%, los choques por alcance disminuyeron en un 50% y las lesiones en un 56% por la introducción del AEBS. Estudios proponen que el Frenado Autónomo de Emergencia tiene un Retorno de Inversión del 1.95, lo cual lo hace económicamente viable. En 2005, el Proyecto eIMPACT estimó que el costo (para el fabricante antes de contabilizar las ganancias y los impuestos) de un AEBS es de entre \$205.17 USD y \$740.96 USD.32.</p>	
					<p>Referencias de apoyo: 1. Benson, A.J., Tefft, B.C., Svancara, A.M., & Horrey, W.J. (2018). Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems. (Research Brief). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety. https://aaafoundation.org/wp-</p>	

					<p>content/uploads/2018/09/18-0567_AAFTS-ADAS-Potential-Benefits-Brief_v2.pdf</p> <p>2. Hynd, D., McCarthy, M., Carroll, J., et al. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. European Commission - TRL. Brussels, 2015. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0</p> <p>3. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>4. IIHS-HLDI, Status Report: Safe Passage. Vol. 54, No. 2, 2019. https://www.iihs.org/iihs/sr/statusreport/article/54/2/2</p> <p>5. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p>	
					<p>6. Malone, K.; Wilmink, I., et al. Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe. The Netherlands, 2008. https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20130401_140253_77423_eIMP-ACT_D9_D10_v2.0.pdf</p> <p>Información comercial. (Capítulo 9) Sugerimos que en este capítulo se incorpore el requisito obligatorio de mostrar, en todos los modelos de autos nuevos vendidos en México, la información de los resultados de las pruebas de desempeño que apliquen realizadas por el</p>	

					<p>Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP. Esta información deberá incluirse en la tabla 5 – Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad-, incluida en el capítulo 9, mostrando el resultado de estrellas y el nivel de protección tanto para ocupante adulto como para ocupante infantil; la protección para peatones y usuarios vulnerables de la vía, así como el nivel de sistemas de asistencia a la seguridad; en caso de que el modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado". Esta petición se sustenta en la siguiente argumentación:</p> <p>-En el derecho de los consumidores a contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor. Conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte;</p> <p>-En la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) que reconoce la igualdad en dignidad y derechos de todos los seres humanos "[...] sin</p>	
					<p>distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición." (Art. 2) y reconoce asimismo "[...] el derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona." (Art. 3), misma que México suscribió el 10 de diciembre de 1948, otorgando estos derechos a su población;</p> <p>-En las Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales que señalan que las empresas multinacionales deben "Contribuir al progreso económico, social y medioambiental para lograr un desarrollo sostenible.", "Respetar los derechos humanos internacionalmente</p>	

					<p>reconocidos de las personas afectadas por sus actividades.", así como "Desarrollar e implementar prácticas autodisciplinarias y sistemas de gestión eficaces que promuevan una relación de confianza recíproca entre las empresas y las sociedades en las que ejercen su actividad."; Considerando que dichas directrices, en su Capítulo IV. Derechos Humanos, estipulan específicamente que las empresas deben: "Respetar los derechos humanos, lo cual significa que han de velar por no vulnerar los derechos de los demás y hacer frente a los impactos negativos sobre los derechos humanos en los que se vean implicadas." y por ende deben "En el marco de sus actividades evitar causar impactos negativos sobre los derechos humanos o contribuir a que se generen y resolver dichos impactos si los hubiera.", y "Esforzarse por prevenir y atenuar los impactos negativos</p>	
					<p>sobre los derechos humanos directamente vinculados con sus actividades, bienes o servicios [...]"; y además, las empresas multinacionales deben "Elaborar una política que formule su compromiso con el respeto de los derechos humanos.", "Ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos en función de su tamaño, de la naturaleza y el contexto de sus actividades y de la gravedad de los riesgos de impactos negativos sobre dichos derechos.", y "Establecer mecanismos legítimos o cooperar mediante estos mecanismos para poner remedio a los impactos negativos sobre los derechos humanos cuando se descubra que han causado dichos impactos o que han contribuido a generarlos."; Considerando que los comentarios del capítulo citado señalan que en todo momento las empresas deben respetar al menos los derechos humanos fundamentales reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; y que estas directrices de la OCDE en su</p>	

					<p>Capítulo VIII. Intereses de los Consumidores señalan que "En sus relaciones con los consumidores, las empresas deberán actuar siguiendo unas prácticas comerciales, de marketing y publicitarias leales y deberán adoptar todas las medidas razonables para garantizar la calidad y la fiabilidad de los bienes y servicios que proporcionan.", "Proporcionar información exacta, comprobable y clara que sea suficiente para que los consumidores puedan tomar sus decisiones con conocimiento de causa [...]", "No realizar manifestaciones u omisiones ni participar en ninguna otra práctica que sea</p>	
					<p>engañoso, equívoco, fraudulento o desleal."; e "[...] impedir y luchar contra las prácticas comerciales engañosas (incluida la publicidad engañosa y el fraude comercial) y reducir o impedir las amenazas graves para la salud y la seguridad públicas o para el medio ambiente que se deriven del consumo, el uso o la eliminación de sus bienes y servicios." (OCDE, 2013);</p> <p>-El Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial de la Salud el cual recomienda la aplicación de las reglamentaciones de seguridad vehicular elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos, y que recomienda en la Actividad número 2 del Pilar Vehículos más Seguros la implementación de Programas de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP por sus siglas en inglés) en todas las regiones del mundo;</p> <p>-En la resolución sobre seguridad vial de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) "Invita a los Estados Miembro que todavía no lo han hecho, a considerar la adopción de políticas y medidas para implementar las regulaciones de seguridad vehicular de las Naciones Unidas o los</p>	

					<p>estándares nacionales equivalentes para asegurar que todos los vehículos de motor nuevos cumplan con las regulaciones mínimas aplicables para protección de ocupantes y otros usuarios de las vialidades, con cinturones de seguridad, bolsas de aire y sistemas de seguridad activa instalados como equipamiento estándar.”;</p> <p>-En el hecho que en México algunos corporativos de la</p>	
					<p>industria automotriz operan con la práctica de doble estándar que le permite producir, importar y vender autos de baja seguridad vehicular para consumidores mexicanos, a diferencia de los autos que se fabrican en México y se exportan para su comercialización en otros países equipados con los estándares mínimos de seguridad;</p> <p>-Que en México al año pierden la vida 16 mil personas en accidentes vehiculares, más de 134 mil personas resultan lesionadas y 40 mil mexicanos y mexicanas quedan anualmente con algún tipo de discapacidad para el resto de sus vidas;</p> <p>-Que la implementación de los sistemas y estándares mínimos de seguridad vehicular recomendados por la Organización de las Naciones Unidas y por Latin NCAP han demostrado fehacientemente la significativa disminución de las fatalidades en otros países; y reconociendo que conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte;</p> <p>-En las Directrices para la Protección del Consumidor establecidas por la ONU donde es señalado que "se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad</p>	

					debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente.";	
					<p>-Que existe evidencia suficiente sobre la correlación entre los resultados un NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales, las cuales, por ejemplo, en Euro NCAP, tienen una correlación de 12% por estrella lograda en las evaluaciones de impacto. Los vehículos con mayor número de estrellas obtenidas en la valoración, tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión. La calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos evaluados, es un recurso de vital importancia y fácil comprensión que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra; ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia que salve vidas: tanto de ocupantes de los autos, como la de peatones. El programa de evaluación para vehículos nuevos en su capítulo para Europa, Euro NCAP, ha sido fundamental para que los fabricantes de vehículos mejoraran la seguridad ofrecida en sus modelos muchos años antes de que se los exigieran las regulaciones nacionales;</p> <p>-Que al informar los resultados de las pruebas de desempeño de Latin NCAP, se estaría ofreciendo información alineada con lo mencionado en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que indica que, además de la incorporación de normas UNECE, se recomienda la promoción de los Programas de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) para información al consumidor.</p> <p>Por lo tanto, creemos que el listado propuesto en la tabla 5, es insuficiente para el consumidor ya que requeriría del conocimiento técnico para</p>	
					comprender qué es cada tecnología o dispositivo. Sin	

					<p>embargo, la información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Finalmente, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud y se promovería una muy necesaria competencia entre los fabricantes de vehículos por la seguridad vehicular en el mercado mexicano.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. La Declaración Universal de Derechos Humanos, Organización de las Naciones Unidas, 1948. https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights</p> <p>2. OCDE (2013), Líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OECD Publishing, http://dx.doi.org/10.1787/9789264202436-es</p> <p>3. Asamblea General de la ONU 15 de abril de 2016, http://www.stopthecrash.org/wp-content/uploads/2016/04/UN-RS-Res-Final.pdf en referendo a la Declaración de Brasilia, Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad vial: es hora de resultados, 18-19 de noviembre de 2015, Brasilia. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/es/</p> <p>4. Perfiles de la Seguridad Vial, México, 2015, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, México, 2017.</p>	
					<p>5. Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación. https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/L_fpc_ultimo_CamDip.pdf</p> <p>6. Naciones Unidas. Directrices para la Protección del Consumidor. 2016.</p>	

					<p>https://unctad.org/system/files/official-document/ditccplmisc2016d1_es.pdf</p> <p>7. Lie, A., Tingvall, C. How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes. 2012. https://www.researchgate.net/publication/228918389_How_Do_Euro_NCAP_Results_Correlate_with_Real-Life_Injury_Risks_A_Paired_Comparison_Study_of_Car-to-Car_Crashes</p> <p>8. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Organización de las Naciones Unidas, 2021. https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p> <p>9. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019</p> <p>10. El Poder del Consumidor A.C. y Refleacciona con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). (Capítulo 6, Tabla 2)</p>	
					<p>Sugerimos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Monitoreo de presión de llantas (TPMS), ya que está comprobado que este dispositivo ayuda a mitigar (en un 55.6%) los riesgos que implica manejar un vehículo con llantas infladas por debajo de la presión recomendada por el fabricante: mayor distancia de frenado, explosión del neumático por</p>	

					<p>fricción de las paredes, mayor consumo de combustible y mayores emisiones, entre otros. De acuerdo con la National Highway Traffic Safety Administration o NHTSA, por sus siglas en inglés, estimó en su cálculo de beneficios sociales y económicos de la regulación del sistema de monitoreo de presión de llantas, que dicha tecnología ayudaría a evitar 120 muertes y alrededor de 8,500 lesiones cada año una vez que todos los vehículos se encontraran equipados con esta tecnología en EEUU. Aunado a ello, este sistema ayuda a reducir el gasto de gasolina y las emisiones de bióxido de carbono por llantas mal infladas. En Europa el 0.5% de los siniestros pudieron haberse evitado desde 2008 de haberse instalado este sistema en todos los vehículos. Es económicamente viable gracias a que el costo de esta tecnología por vehículo es de 40 euros por vehículo.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. UNECE. Draft Cost / Benefits Analysis TPMS for M1 Vehicles. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp29grrf/TPM-03-03r1e.pdf 2. NHTSA. Tire Pressure Monitoring Systems FMVSS No. 138. Final Regulatory Impact Analysis. 2005. 	
					<p>https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811681 <p>Alerta de desviación de carril. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Sugerimos que la Alerta de desviación de carril sea obligatoria y forme parte del Capítulo 6, tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Existe evidencia que determina que este dispositivo disminuye la tasa de siniestros de vehículo único, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un</p>	

					<p>11%, y que además disminuye la tasa de lesiones por esos mismos tipos de choques en un 21%. Esto significa que, si todos los vehículos de pasajeros en EEUU hubieran estado equipados con este dispositivo, alrededor de 85,000 siniestros reportados por la policía y más de 55,000 lesiones pudieron haber sido prevenidas en 2015. Su implementación resulta relevante para México puesto que, de acuerdo al documento técnico Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005), del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), más del 10% de las colisiones que corresponden al rubro "invasión de carril", pudieron haberse evitado con este sistema.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017. https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble</p>	
					<p>2. Visvikis, C., Smith, T.L., et al. Study on lane warning and lane change assist systems. TRL, 2008. https://circabc.europa.eu/sd/a/30d82a3c-bdc9-4034-b197-62286988bd03/report_ldwlca_en.pdf</p> <p>3. Cuevas, A. C., Rivera, F. A., et al. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005). IMT, 2005. https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt36.pdf</p> <p>Adaptador inteligente de velocidad. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Aunque en este momento no se encuentra en el Proyecto de Norma, se sugiere la inclusión de este dispositivo como obligatorio, ya que es un dispositivo fundamental y clave para la reducción de muertes por hechos viales. De acuerdo con el European Transport Safety Council, abordar el exceso de velocidad es fundamental para reducir la cifra de 26,000 muertes en carretera cada año</p>	

					<p>en Europa. Con la adopción y el uso masivo, se espera que este dispositivo reduzca las colisiones en un 30% y las muertes en un 20%. En un informe para la Comisión Europea, elaborado por la consultora Transport Research Lab, se señala que este dispositivo es "factible en términos de la tecnología requerida", ya está disponible en el mercado y ofrece una relación costo-beneficio positiva.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. European Transport Safety Council. Briefing: Intelligent Speed Assistance (ISA). 2017. https://etsc.eu/briefing-intelligent-speed-assistance-isa/</p> <p>2. Seidl, M., Hynd, D., et al. In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety. TRL.</p>	
					<p>European Commission. 2017. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1</p> <p>Event data recorder (caja negra). (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Sugerimos la inclusión en la Norma, que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, tabla 2, para que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. La caja negra al ser un dispositivo que graba y almacena la información dinámica del comportamiento de un vehículo durante los instantes previos a una colisión y durante la colisión, con la finalidad de recopilarlos después del incidente, se estaría en condiciones para generar una base de datos que, en su posterior análisis, permita reconocer los patrones que hicieron posibles los siniestros viales, y con ello servir como un insumo fundamental para diseñar mejor los vehículos e incluso la infraestructura vial.</p>	
Programa de subvenciones para la seguridad vial BIGRS	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>Por este medio, nosotros, La Asociación Mundial para la Seguridad Vial (GRSP), hacemos llegar mi comentario público al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de</p>

Asociación Mundial para la Seguridad Vial					<p>194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones" para su consideración.</p> <p>El GRSP es un programa auspiciado por la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Medialuna (IFRC). Es una organización internacional sin fines de lucro formada con fondos voluntarios de gobiernos, empresas y organizaciones de la sociedad civil. Tanto la Federación Internacional como la Asociación Mundial para la Seguridad Vial tienen su sede en Ginebra, Suiza. El objetivo de la Alianza Mundial para la</p>	<p>Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se acepta mantener como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p>																				
					<p>Seguridad Vial es el reducir las muertes y las lesiones graves como resultado de los siniestros viales ocurridos en los países de ingresos bajos y medianos.</p> <p>En México, cada año más de dieciséis mil personas pierden la vida en la vía pública, 134 mil personas resultan heridas, 40 mil quedan con alguna discapacidad por el resto de sus vidas. La seguridad vehicular aparece como una acción fundamental de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, y una prioridad dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU [metas de seguridad vial 3.6 y 11.2].</p> <p>Partiendo del enfoque de Sistema Seguro, el Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, reconoce que las personas, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar para que se garantice un alto nivel de seguridad. En concreto, el Plan Global hace un llamado a la acción de los fabricantes de vehículos de motor, para que -de manera proactiva y continua- trabajen con los urbanistas, los implementadores de programas en todos los niveles de gobierno, público, privado y de la sociedad civil, y los usuarios de la vía pública, para garantizar que el</p>	<p>Asimismo, se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p> <table border="1" data-bbox="1549 984 1917 1386"> <thead> <tr> <th data-bbox="1549 984 1797 1057">Dispositivo</th> <th data-bbox="1797 984 1917 1057">¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1549 1057 1797 1097"><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td data-bbox="1797 1057 1917 1097"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1097 1797 1122"><i>Asistencia de frenado</i></td> <td data-bbox="1797 1097 1917 1122"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1122 1797 1146"><i>Protección a peatones</i></td> <td data-bbox="1797 1122 1917 1146"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1146 1797 1211"><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td data-bbox="1797 1146 1917 1211"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1211 1797 1252"><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td data-bbox="1797 1211 1917 1252"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1252 1797 1292"><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td data-bbox="1797 1252 1917 1292"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1292 1797 1333"><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td data-bbox="1797 1292 1917 1333"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1333 1797 1357"><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td data-bbox="1797 1333 1917 1357"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1549 1357 1797 1386"><i>Sistemas antirrobo</i></td> <td data-bbox="1797 1357 1917 1386"></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirrobo</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																									
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																										
<i>Asistencia de frenado</i>																										
<i>Protección a peatones</i>																										
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																										
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																										
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																										
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																										
<i>Resistencia en el toldo</i>																										
<i>Sistemas antirrobo</i>																										

					<p>sistema de movilidad sea seguro en tu totalidad y no únicamente en ubicaciones o situaciones donde ocurrieron los siniestros viales.</p> <p>GRSP respalda la Década de Acción 2021-2030 y recomienda al gobierno mexicano que adopte estándares legislativos armonizados para el diseño y la tecnología de vehículos para garantizar que el país cumpla con los niveles internacionales de seguridad. Específicamente, GRSP llama a la atención de la Secretaría de Economía para</p>	<table border="1"> <tr><td><i>Equipamiento interior</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luz de niebla</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td><td></td></tr> </table>	<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>	
<i>Equipamiento interior</i>																				
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																				
<i>Luz de niebla</i>																				
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																				
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																				
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																				
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																				
					<p>que la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021 considere como obligatorias los siguientes estándares bajo las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE):</p> <ul style="list-style-type: none"> Control electrónico de estabilidad para evitar resbales y pérdidas de control en casos de sobreviraje o subviraje. Puntos de anclaje ISOFIX del sistema de retención infantil para asegurar que los mismos estén debidamente conectados directamente al bastidor del vehículo y evitar así un mal uso. Cumplimiento con la prueba lateral de poste para garantizar que los ocupantes estén protegidos en un choque de impacto frontal y lateral. Frenado Autónomo de Emergencia para reducir colisiones. Protección de peatones para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor. Sistema de información a consumidores que incluya las evaluaciones realizadas por el Programa de Evaluación de Autos Nuevos en su capítulo para la región de América Latina y el 	<table border="1"> <tr><td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luces de posición laterales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Faros de iluminación en curva</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td><td></td></tr> </table> <p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita</p> <p>:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p>	<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>		<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>					
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																				
<i>Luces de posición laterales</i>																				
<i>Faros de iluminación en curva</i>																				
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																				
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																				

					Caribe (Latin NCAP) y que apliquen en los modelos de venta en México. Recomendamos que las acciones recomendadas anteriormente deben implementarse y revisarse en un	
					plazo de cuatro años, y deben aplicarse a los vehículos a partir del año modelo 2023 en adelante. Paralelamente a la acción reguladora, la NOM debería fomentar el uso de información al consumidor sobre la seguridad de los vehículos para ayudar a los compradores a tomar decisiones de compra más seguras. Los programas de información al consumidor también pueden alentar a los fabricantes a adaptar voluntariamente tecnologías de seguridad antes de cualquier mandato regulatorio para satisfacer la demanda de vehículos más seguros. Es importante mencionar que las acciones recomendadas están alineadas con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y con las Normas Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados de los Estados Unidos (FMVSS). Cualquier duda estamos a su disposición. Atentos saludos.	
Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFa)	Capítulos 6, 7, 8 y 10 y Apéndice A	Ge			Tenemos el agrado de dirigirnos al Señor Director General, a fin de elevarle una seria preocupación que se nos plantea con relación al tema de la referencia. En efecto, oportunamente nuestra Entidad ha tomado conocimiento del proyecto de la NOM 194, mediante la cual las autoridades de vuestro país se hallan promoviendo la actualización de diversas normas relativas a la seguridad vial, llevándolas a un nivel de exigencia por encima al que es exigido en Argentina como así también en otros países de la región.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente según se indica a continuación. Se rechaza el comentario relativo a modificar las versiones de la serie de enmiendas de las regulaciones UNECE en virtud de que se pondría en riesgo los objetivos legítimos de la regulación, por lo que estas versiones permanecen sin alteraciones. En lo que respecta a la comprobación de las regulaciones unece se acepta modificar el inciso 10.3.2, c) con el objeto de clarificar que no se busca restringir más de lo necesario el comercio, por lo que queda como sigue:

					<p>Sobre el particular, debemos señalar que nuestra gran preocupación estriba en el hecho de que los países del MERCOSUR productores de automotores (Brasil y Argentina desde ya), si bien cuentan con regulaciones bastante actualizadas, no lo están, para varios casos, en el nivel propuesto por nuestro proyecto de reglamentación, por lo cual, de implementarse esas medidas en cuestión, implicaría dificultar el comercio a los vehículos regionales.</p> <p>En tal sentido, y para nuestro conocimiento, en planilla adjunta hemos efectuado la comparación de los diferentes requerimientos de seguridad, listados en las tablas del punto 6. <i>Elementos esenciales de seguridad</i>, que pretende aplicar la aludida Norma y lo que actualmente es aplicable en nuestro país, advirtiéndose en varios de los mismos, diferencias sustanciales en cuanto a fecha de implementación, series de enmiendas de los reglamentos de Naciones Unidas aplicables e incluso la implementación de requisitos no acordados aún en Argentina.</p> <p>Siguiendo la misma lógica de análisis, también debemos remarcar la inquietud que nos genera lo estipulado en el punto 10. <i>Procedimiento de evaluación de la conformidad</i> y particularmente respecto a la documentación requerida (punto 10.3.2. <i>Documentación técnica</i>), donde vemos que se establecen requerimientos para el reconocimiento de los informes de ensayos más exigentes que los que identificamos en nuestro país como así también en otros países de la región con procesos de evaluación de conformidad regulados.</p>	<p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM.</p> <p>Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y</p> <p>ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p>
					<p>Los informes de ensayo, por ejemplo, para el caso de conformidad bajo reglamentos de Naciones Unidas, solo serán aceptados si fueran emitidos por</p>	<p>Sobre la entrada en vigor de la regulación se aclara que esta no será efectiva para los años modelo 2023 y que de conformidad con el segundo párrafo del artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será esta autoridad la que defina los plazos de</p>

					<p>organismos de certificación pertenecientes a WP.29, en su defecto contar el laboratorio donde se realizaron las pruebas la acreditación bajo ISO 17.025, y que, al momento de ser presentado dicho informe, el mismo no cuente con una antigüedad mayor a 5 años desde su emisión.</p> <p>Por los motivos expuestos, resaltamos que la intención de implementación de dichos requerimientos para aquellos modelos de vehículos ligeros nuevos y existentes que se incorporen al mercado a partir del Año Modelo 2023 tal cual lo estipula el proyecto de Norma en cuestión, representa una gran dificultad técnica para aquellos modelos de vehículos principalmente regionales que hoy en día se encuentran en comercialización en vuestro mercado, implicando quizás hasta su suspensión.</p> <p>Es por ello, que insistimos se analice la posibilidad de adoptar, en los casos expuestos, las fechas de implementación que indicamos en la planilla adjunta, a efectos de permitir llevar a cabo las adaptaciones y desarrollos pertinentes, para concretar esos objetivos.</p> <p>Por otra parte, cabe recordar que al amparo de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), los ESTADOS UNIDOS MEXICANOS tienen suscrito con los países integrantes del MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR) el Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica N° 55, que posibilita comerciar automotores, conforme a las condiciones establecidas en el mismo.</p>	<p>vigencia, lo anterior tomando en consideración las preocupaciones expresadas en el comentario.</p>
					<p>Es por ello, que nos encontramos en la necesidad de exponerle nuestra seria preocupación al respecto, ya que las actualizaciones aludidas aparecerían como un obstáculo técnico al comercio en desmedro de nuestras exportaciones.</p> <p>En tal sentido, quisiéramos destacar lo establecido en los Artículos 7°, 8° y 11 del citado</p>	

					<p>AAPCE 55, que establece que, en caso de no llegarse a un acuerdo sobre los Reglamentos Técnicos a cumplirse, las Partes Signatarias continuarán aplicando las disposiciones establecidas sobre la materia en los Apéndices Bilaterales, entendiéndose por esto, a la voluntad común de ambos países de evitar la adopción de medidas unilaterales que se constituyan en obstáculos técnicos innecesarios al comercio recíproco.</p> <p>Por los motivos expuestos, consideramos necesario que hagamos conocer a las autoridades pertinentes de ese país hermano, estas repercusiones que se han tenido en relación a las medidas en cuestión.</p> <p>Quedamos a su entera disposición para las aclaraciones que estime corresponder.</p> <p>Al aguardo de que los comentarios e informaciones suministradas puedan ser tenidas en cuenta, saludamos al Señor Director General con nuestra más alta y grata estima.</p>	
ANDI	Capítulos 6, 7, 8 y 10 y Apéndice A	Ge			<p>La Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio para la sociedad, de manera atenta presenta sus comentarios a la consulta internacional del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones".</p> <p>En virtud de los compromisos de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) de la cual son parte México y Colombia consideramos que el proyecto de la referencia va en contravía del artículo 4: "En los esfuerzos de armonización de sus</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente según se indica a continuación.</p> <p>Se rechaza el comentario relativo a modificar las versiones de la serie de enmiendas de las regulaciones UNECE en virtud de que se pondría en riesgo los objetivos legítimos de la regulación, por lo que estas versiones permanecen sin alteraciones,</p> <p>En lo que respecta a la comprobación de las regulaciones unece se acepta modificar el inciso 10.3.2, c) con el objeto de clarificar que no se busca restringir más de lo necesario el comercio, por lo que queda como sigue:</p> <p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE</p>

					<p>reglamentos técnicos, los países signatarios se comprometen a utilizar, siempre que sea posible, los trabajos realizados en la región, priorizando la armonización de aquellos reglamentos técnicos que puedan constituirse en obstáculos técnicos innecesarios al comercio intrarregional." Lo anterior, en relación con los siguientes tópicos del proyecto.</p> <p>1. Diferenciación para la entrada en vigencia de la norma entre modelos nuevos puestos en el mercado mexicano y todos los modelos.</p> <p>Es de la mayor importancia reconocer las especificidades propias de la industria automotriz mundial, por lo que se solicita se diferencie en la norma, la entrada en vigencia para los nuevos modelos de vehículos primero y posteriormente los modelos ya existentes o en circulación con un plazo más flexible. Se trata de una práctica normativa internacional en el sector, dada su particularidad, vida útil y tecnología.</p>	<p>que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM.</p> <p>Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y</p> <p>ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de</p>
					<p>2. Periodo de Transición para la entrada en vigencia.</p> <p>El proyecto de la referencia indica que la entrada en vigencia de los reglamentos técnicos de que consta el proyecto en consulta pública internacional sería a partir del año modelo de los vehículos 2023, lo cual es según los protocolos mundiales es a partir de marzo de 2022 aproximadamente, dicho de otra manera, aproximadamente en 5 meses.</p> <p>Sobre el particular, se solicita, determinar un plazo para la conformidad con la norma, de por lo menos 24 meses a partir de la entrada en vigencia del reglamento técnico para los nuevos modelos que se lancen posterior a puesta en marcha de la misma y entre 36 y 60 meses para todos los modelos que se comercializan en el mercado mexicano, dependiendo del grado de complejidad tecnológico y de los procesos</p>	<p>la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p> <p>Sobre la entrada en vigor de la regulación se aclara que esta no será efectiva para los años modelo 2023 y que de conformidad con el segundo párrafo del artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será esta autoridad la que defina los plazos de vigencia, lo anterior tomando en consideración las preocupaciones expresadas en el comentario.</p>

					<p>requeridos para su puesta a punto frente a la norma.</p> <p>A modo de ejemplo los requisitos TPMS, sistema de control de la presión de los neumáticos y la integridad del sistema de combustible, exigen cambios tecnológicos y de diseño profundos en el ensamble, producción en los modelos de vehículos, lo cual amerita tiempos más largos para el desarrollo, transformación, homologaciones, logística, entre otros.</p> <p>3. Versión de la Enmienda</p> <p>Se recomienda, tal como lo han realizado en todos los países, adoptar en una primera etapa de adopción de cada reglamento las primeras enmiendas de UNECE y no las últimas versiones de los mismos.</p>	
					<p>4. Evaluación de la conformidad</p> <p>En relación con la evaluación de la conformidad con los reglamentos técnicos UNECE, se solicita que sean válidos para la homologación o verificación el Test Report, para todos los vehículos independientemente de la versión de la norma o enmienda que cumpla y no solamente para aquellos vehículos que cumplen con las últimas enmiendas de UNECE.</p> <p>El Type-Approval u homologación del vehículo exigido en el proyecto, valga la pena mencionar, es un trámite creado al interior de UNECE para la facilitación del comercio mediante la homologación del vehículo en el país miembro de UNECE para el reconocimiento entre los países miembro, y lo que hace es validar u homologar la idoneidad del Test Reports (certificado de ensayo de laboratorio), emitidos por un Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA) de una parte contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU. En síntesis, el Test Report es un instrumento de demostración de la conformidad suficiente, veraz y confiable, mientras que el Type Approval es la homologación</p>	

					<p>que debe hacer cada país mediante revisión documental la cual deben realizar las autoridades mexicanas y no debe solicitarse entre los países latinoamericanos certificaciones de los países UNECE, que no pertenecemos ni adoptamos dichos compromisos unilateralmente.</p> <p>En la seguridad que nuestras razonadas solicitudes serán atendidas positivamente, quedamos a su disposición y de la de sus colaboradores para ampliar lo expuesto.</p>	
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>Por este medio, desde el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) hacemos llegar nuestro comentario público al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones" para su consideración.</p> <p>Sabemos que México, al ser una potencia en producción de vehículos, fabrica y exporta autos que, desde su versión básica, cumplen con los niveles mínimos de seguridad vehicular de países y regiones como Japón, Estados Unidos y la Unión Europea. Sin embargo, aquí se venden autos con bajos niveles de seguridad que ponen en peligro la vida de las personas. Pareciera que la vida, la salud y la integridad física de las y los mexicanos son de menor valía que la de otros ciudadanos del mundo.</p> <p>Por ello, es urgente atender aspectos fundamentales en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para que sea obligatorio que los autos que se venden en nuestro país cumplan con el mismo nivel de seguridad básica que los que se venden en países desarrollados.</p> <p>Sabemos que la seguridad vehicular es uno de los cinco pilares fundamentales del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial de la ONU. Según el estudio Bienes Públicos Regionales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de Latin NCAP, de</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p> <p>Asimismo, se modifica el apartado de información comercial para mejorar la información al usuario quedando como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p>

					atenderse la seguridad vehicular podrían evitarse más de 5 mil de las 16 mil muertes por siniestros viales que anualmente ocurren en nuestro país. Por ello, hacemos llegar información clave para que se incluyan los siguientes estándares y dispositivos de seguridad vehicular como	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																									
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																																							
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																																								
<i>Asistencia de frenado</i>																																								
<i>Protección a peatones</i>																																								
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																																								
					<p>obligatorios en el Proyecto de Norma que ahora se encuentra en consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Estabilidad Electrónico (ESC) • Anclajes ISOFIX/Latch • Cumplimiento con la prueba lateral de poste • Protección a peatones • Frenado Autónomo de Emergencia • Sistema de información a los consumidores <p>Todos estos sistemas y estándares se incluyen en las regulaciones de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), los Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), para el caso exclusivo del estándar de protección a peatones, la Global Technical Regulation (GTR) No. 9. Por ello, apoyamos que en el Proyecto de Norma sean aplicadas únicamente las normativas mencionadas anteriormente, y correspondientes a las series de enmiendas que no excedan más de 4 años de revisión al momento de su aplicación en México, y en un plazo de implementación que cubra a partir de los vehículos año modelo 2023.</p> <p>En México se fabrican autos que se exportan en sus versiones básicas a consumidores de otros mercados a precios asequibles. Sin embargo, al no ser obligatorios en México, a quienes residimos en el país, nos ofrecen automóviles con baja seguridad vehicular a un precio incluso mayor.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirobo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de niebla</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces de posición laterales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Faros de iluminación en curva</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>..</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, se rechaza la inclusión en el apartado de información comercial relativa el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos</p>	<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>		<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>	
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																																								
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																																								
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																																								
<i>Resistencia en el toldo</i>																																								
<i>Sistemas antirobo</i>																																								
<i>Equipamiento interior</i>																																								
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																																								
<i>Luz de niebla</i>																																								
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																																								
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																																								
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																																								
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																																								
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																																								
<i>Luces de posición laterales</i>																																								
<i>Faros de iluminación en curva</i>																																								
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																																								
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																																								

					Nuestras vidas valen lo mismo que las de los consumidores en los Estados Unidos, Europa y otros mercados. Por ello exigimos la misma protección básica que ellos tienen. Es lo justo y la población en México lo merece.	(NCAP) dado que representa una ventaja competitiva que contraviene a la Ley Federal de Competencia Económica, en particular en su artículo 52 que indica que están prohibidas las barreras que, ... disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre concurrencia o la competencia económica en la ... comercialización de bienes o servicios.
					<p>Comentarios</p> <p>A continuación, se incluye un desglose detallado de nuestros comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, incluyendo los sistemas mencionados previamente, además de otros que deseo comentar, junto con la evidencia técnica que respalda dichos comentarios, así como los capítulos específicos del Proyecto de norma donde se deben aplicar:</p> <p>Normativas UNECE, FMVSS y GTR (Capítulos 4, 6, 7 y 8)</p> <p>Apoyamos firmemente que, en el Proyecto de Norma, en los Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8, y en todos aquellos que aplique, sean aplicadas únicamente las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y los Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y par el caso exclusivo del estándar de protección a peatones la Global Technical Regulation (GTR) número 9, correspondientes a series de enmiendas que no excedan más de 4 años al momento de su aplicación por los corporativos que deseen comercializar autos en el territorio nacional ya que son las únicas normativas que cuentan con un sólido sustento técnico e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia. Existe suficiente evidencia que señala que el mejor marco normativo para proteger de manera adecuada a los consumidores y usuarios de la vía es el que incorpora las reglamentaciones de la UNECE, pues con ello se garantiza un sistema robusto de verificación del cumplimiento y vigilancia del mercado a través de la conformidad de la producción. Además, en el</p>	<p>No obstante, lo anterior, no existe impedimento alguno para que el corporativo cuando así lo considere integre la información comercial del programa NCAP o del algún otro sistema similar como se indica en el capítulo 9 que cita</p> <p>:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.</p>

					estudio de Bienes Públicos Regionales del BID, estima que,	
					<p>junto con un sistema de información a los consumidores, incorporar las reglamentaciones UNECE podría ayudar a evitar en México 5,627 muertes cada año. Cabe resaltar que los dispositivos de seguridad incluidos en las reglamentaciones UNECE, han demostrado su eficacia para disminuir las cifras de fatalidades y lesiones en aquellos países que las han implementado.</p> <p>Además, se propone incluir la normativa Global Technical Regulation No. 9, que permitirá incluir, obligatoriamente, el Estándar de Protección a Peatones en la Norma, el cual es de vital importancia, ya que hasta el momento no existe en la actualización del Proyecto de esta Norma, un dispositivo o estándar enfocado a proteger a las personas usuarias vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Es imprescindible que esta omisión en el diseño vehicular se atienda con la mayor urgencia, ya que las muertes de las personas usuarias vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, potenciales beneficiarias de la GTR No. 9, sumaron el 65% de las muertes por hechos viales en 2017, según datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018 del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA), disponible en:</p> <p>https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>Serie de enmiendas (Apéndice A, Tabla B1)</p> <p>Se debe especificar la serie de enmiendas de los Reglamentos de la ONU que no tengan más</p>	
					de tres o cuatro años de antigüedad a partir del momento de su entrada en vigor para los automóviles que se desean comercializar en el territorio	

					<p>nacional. La propuesta concreta es referir y utilizar la serie de enmiendas de los Reglamentos ONU exigidas en este momento en la Unión Europea, tomando como referencia el anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p> <p>El anexo IV se encuentra a partir de la página n° 23. De no atender esta actualización, significaría que pueden tener dispositivos de seguridad con una antigüedad de más de 30 años.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla,K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinnca.com/data/publicaciones/Mejora de los estandares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor - Informe final del Proyecto Bien Publico Regional BPR.pdf</p> <p>Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe -mejora-sv-200115.pdf</p>	
					<p>2. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012. https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro azul wp.29 - 2012-1s es panol.pdf</p> <p>3. ITF. (2017). Benchmarking de la seguridad</p>	

					<p>vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-ame-rica-latina.pdf</p> <p>4. El Poder del Consumidor A.C. y Reflección con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>5. UNECE, Global Technical Regulation No. 9. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>6. Anexo IV del reglamento CE 661/2009 y sus modificaciones posteriores. El enlace a la versión consolidada que comprende todas estas modificaciones es: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0661-20190424&from=EN</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad. (Capítulo 6, Tabla 2) Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Control Electrónico de Estabilidad (ESC), ya que, después del cinturón de seguridad de 3 puntos, es la</p>	
					<p>segunda tecnología que más salva vidas en el mundo. Diferentes estudios resaltan la eficacia de este dispositivo para evitar accidentes, lesiones y muertes. La eficacia para reducir la probabilidad de siniestro por volcadura en vehículos ligeros es de 72%, y en camiones ligeros y vans del 64%. La reducción en la probabilidad de tener un siniestro fatal por volcadura en vehículos ligeros es de 56%, y en camiones ligeros y vans es de 74%. De acuerdo con un estudio Bienes Públicos Regionales del Banco</p>	

					<p>Interamericano de Desarrollo (ID) este dispositivo podría salvar la vida de 3,632 personas anualmente en nuestro país. Finalmente, otros estudios proponen que el ESC tiene un Retorno de Inversión (ROI por sus siglas en inglés) del 3.98, lo cual lo hace económicamente viable. De acuerdo con estimaciones hechas por The Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) en su documento Democratizing Car Safety: Road Map for Safer Car, el costo del ESC se estimaba en menos de \$50 USD, en 2015. Finalmente, un análisis del Transport Research Lab, señala que la introducción de la regulación del ESC en México es una medida costo efectiva para salvar vidas.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. NHTSA. Crash Prevention Effectiveness of Light-Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811486</p> <p>7. Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de</p>	
					<p>Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejora de los estandares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor - Informe final del Proyecto Bien Publico Regional BPR.pdf Resumen ejecutivo en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2020/01/d-2001-bid-informe -mejora-sv-200115.pdf</p> <p>2. NHTSA. Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960</p>	

					<p>to 2012 Passenger Cars and LTVs. 2015.</p> <p>3. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/volvo-group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>4. Global NCAP, Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, 2015. https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41/t/6061abfad0497601bbc55133/1617013767148/road-map-2020.pdf</p> <p>5. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/</p>	
					<p>wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, los anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch), partiendo de la realidad que, según el INEGI, indica que la primera causa de muerte en niños de 5-9 años son los accidentes de tránsito. Estos anclajes permitirían la sencilla y correcta instalación de un Sistema de Retención Infantil (SRI), para que un pasajero infantil viaje de manera segura en el auto, disminuyendo el riesgo de posibles lesiones o la muerte. De acuerdo con Cervantes y Leenen, 2015, en México, los SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reducen la mortalidad en aproximadamente el 75%, en niños y niñas de hasta dos años</p>	

					<p>y en torno al 60%, en niños y niñas de tres o cuatro años. La American Academy of Pediatrics en su publicación Saving Lives with Car Seats and Seat Belts, indica que el uso de SRI instalados correctamente, lo cual es facilitado por los anclajes en el auto, reduce la mortalidad en un 71%. Cuando se compara con sólo usar el cinturón de seguridad, los SRI reducen el riesgo de lesiones en un 54% en niños y niñas de 1 a 4 años, y en niños y niñas de 4 a 8 años, mientras que los asientos elevados reducen el riesgo en un 45%.</p>	
					<p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. INEGI. Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. 2018. https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817 Al hacer click en este enlace, seleccione continuar para acceder a la base de datos completa. 2. Cervantes-Trejo, A; Leenen, I. Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México. 2015. https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=56410 3. Dennis R. Durbin, MD, MSCE, FAAP, a Benjamin D. Hoffman, MD, FAAP, b Council on Injury, Violence, and Poison prevention. Child Passenger Safety. American Academy of Pediatrics. 2018. https://pediatrics.aappublications.org/content/142/5/e20182461 4. Proyecto de seguridad avanzada infantil para carreteras europeas (CASPer), mejor conocimiento y mejores herramientas para mejorar la protección real de los niños en los automóviles - 23 eSv Número de documento 13-0426. Tomado de la publicación: Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020. Global NCAP, 2015. http://www.globalncap.org/wp- 	

					<p>content/uploads/2015/04/road-map-2020.pdf</p> <p>Prueba de impacto lateral de poste. (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, la prueba de impacto lateral de poste, ya que su cumplimiento</p>	
					<p>ofrece una adecuada protección a los pasajeros de un vehículo en caso de colisiones laterales, brindando especial protección en la cabeza y cuello de las personas. Si consideramos que el impacto lateral ocupa el segundo lugar en las colisiones entre vehículos, solo por debajo del impacto frontal, y que un conductor involucrado en un siniestro de impacto lateral tiene el doble riesgo de muerte que, en un siniestro de impacto frontal, se entiende la importancia de que los vehículos tengan dispositivos de seguridad que protejan a los ocupantes en caso de impacto lateral y lateral de poste. Usando datos de choques de los EEUU, se demostró que los conductores de vehículos clasificados con la calificación más alta en seguridad por el Institute for Insurance Highway Safety (IIHS) tenían un 70% menos de probabilidad de morir cuando estaban involucrados en choques laterales. De acuerdo al estudio Effect of side impact protection in reducing injuries, los actuales sistemas de seguridad de bolsas de aire laterales, como las de torso con o sin cortinas, contribuyen a la reducción en el riesgo de lesiones en el impacto lateral para los ocupantes cercanos al impacto. Dentro de la investigación Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains, se muestran reducciones de mortalidad estadísticamente significativas para los cuatro tipos de cortinas y bolsas de aire laterales en caso de siniestro para conductores y pasajeros delanteros derechos de</p>	

					automóviles, donde se obtuvieron los resultados siguientes:	
					<p>Reducción de fatalidad estimada</p> <p>Cortina más torso 31.3%</p> <p>Combinación 24.8%</p> <p>Sólo cortina 16.4%</p> <p>Sólo torso 7.8%</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Furas, A., et al, Op. Cit. P. 122. https://publications.iadb.org/es/mejora-de-los-estandares-de-seguridad-de-los-vehiculos-en-america-latina-y-el-caribe-traves-de-la</p> <p>2. Farmer et al, 1997, según lo refiere Stigson, H.; Kullgren, A., Effect of side impact protection in reducing injuries. Chalmers University of Technology. Gothenburg, 2011. https://blogg.folksam.se/folksam-forskar/wp-content/uploads/sitesA3/2011/06/ESV-Stigson-and-Kullgren-2011-side1.pdf</p> <p>3. An Evaluation of Side Impact Protection - Improvements and Side Air Bags. No. DOT HS 810 748, Technical Report NHTSA. 2007. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810748</p> <p>4. Kahane, CJ. Updated Estimates of Fatality Reduction by Curtain and Side Air Bags in Side Impacts and Preliminary Analyses of Rollover Curtains. No. DOT HS 811882, NHTSA. 2014. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811882</p> <p>Protección a peatones. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicitamos que el Estándar de Protección a Peatones (referenciado como Protección a Peatones en el Proyecto de Norma), sea obligatorio y forme parte del Capítulo 6, Tabla 2, ya que en el Proyecto actual solo</p>	
					quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Su cumplimiento como estándar	

					<p>obligatorio es de vital importancia, ya que, además de ser uno de los estándares mínimos de seguridad recomendados por la Organización de las Naciones Unidas tanto en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 como en el Plan Global de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, es la única provisión que se tendría en la Norma para la protección de los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas, quienes, cada año, conforman el más alto porcentaje de víctimas mortales de los siniestros viales (65% en 2017, de acuerdo con el ST-CONAPRA). De acuerdo a la evidencia científica, este estándar puede ayudar a salvar vidas y evitar lesiones graves de los usuarios vulnerables de la vía. En Europa, un estudio con datos de la German In-Depth Accident Study (GIDAS) y la International Hot Rod Association (IHRA) calculó en el año 2010 que, con este dispositivo, pudieron evitarse entre 6,500 y 10,000 lesiones graves a peatones. De acuerdo con el estudio Bienes Públicos Regionales del BID, con la mejora en el diseño del frontal de todos los vehículos, se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Según el estudio "Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles" del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) se encontró una correlación estadísticamente significativa que permite asociar las ventas de vehículos con estándar de protección a peatones o con resultados favorables de desempeño de protección a</p>	
					<p>peatones en las pruebas de Latin NCAP con un descenso en las muertes y lesiones graves de peatones. En dicho estudio se encontró que tan sólo con un 10% de aumento de ventas de vehículos con el Estándar de Protección a Peatones o con un buen desempeño de protección a peatones en las pruebas de Latin NCAP, habría una</p>	

					<p>reducción de 36 muertes y 228 personas lesionadas al año en nuestro país.</p> <p>Asimismo, es muy importante señalar que el Estándar de protección a peatones no implica una barrera técnica al comercio, ya que el Tratado Comercial México-Estados Unidos y Canadá, TMEC, reconoce el derecho de México a exigir estándares adicionales a los especificados en la regulación norteamericana FMVSS. México cuenta con facultades para reconocer incompatibilidades entre regulaciones debido al interés legítimo nacional de proteger a la población. De acuerdo con el Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18): México se reserva el derecho de aplicar normas específicas si las FMVSS alcanzan un nivel de seguridad menor al objetivo legítimo de México:</p> <p>"...nada en esta carta limita la facultad de México para incorporar, reconocer o aceptar otras normas de seguridad para vehículos motorizados adicionales a las NFSVM, en la NOM-194-SCFI o en cualquier enmienda o instrumento sucesor de esta."</p> <p>El Estándar de Protección a Peatones es técnicamente viable, ya que se cuenta con la alternativa Global Technical Regulation GTR No. 9 (Pedestrian Safety), elaborada con la participación de los EEUU, que se encuentra enmarcada en el acuerdo 1998</p>	
					<p>de ONU firmado por EEUU y que dota una flexibilidad administrativa para que pueda ser aplicada por cualquier gobierno que no forma parte de los acuerdos de 1958 de la UNECE.</p> <p>Finalmente, es económicamente viable, ya que como lo señala el mismo documento de GTR-9 el costo de implementar esta tecnología es apenas de \$610 pesos para auto familiar pequeño y de hasta \$1887 pesos para vehículos deportivos. Para los vehículos que por su diseño no puedan cumplir con este</p>	

					<p>estándar, deberán forzosamente ser equipados con el Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdY QsNmG5cm8V_CaMOMqHKvU75eLc5/view También disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-v ehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf</p> <p>2. UNECE, Pedestrian Protection In Europe The Potential of Car Design and Impact Testing. 2002. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp29grsp/inf-gr-ps-12e.pdf</p> <p>3. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019</p>	
					<p>4. IMCO. Beneficios de los sistemas de seguridad en los automóviles. https://imco.org.mx/beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automoviles/</p> <p>5. Instrumento bilateral Guajardo-Lighthizer (30/11/18). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/4658174CartaMXUSAutoSafetyStandards.pdf</p> <p>6. Economic Commission for Europe. Global technical regulations. Gtr No. 9 (Pedestrian Safety). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf</p> <p>Frenado autónomo de emergencia. (Capítulo 8, Tabla 4)</p> <p>Solicitamos que el Frenado Autónomo de Emergencia se mantenga en este Proyecto de</p>	

					<p>Norma, haciendo solicitud enfática del cambio pertinente para que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, Tabla 2, y su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece en el Capítulo 8, Tabla 4. Esta es una de las nuevas tecnologías recomendadas en el Plan Global para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas. Existe evidencia suficiente para demostrar que este dispositivo es capaz de evitar o mitigar automáticamente la gravedad de los siniestros entre dos vehículos, en colisiones por alcance, así como algunas colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el atropellamiento de peatones.</p> <p>De acuerdo a esta información, se indica que, con este dispositivo se podrían haber prevenido o mitigado: 1,994,000 colisiones, 884,000 lesiones y 4,738 muertes tan sólo en el año 2016 en los Estados Unidos. Además, la mayoría de</p>	
					<p>las muertes que se podrían prevenir son las de peatones y ciclistas (74%). Otro estudio señala que el potencial de seguridad teórico de este dispositivo es de una reducción del 19.6% de todos los siniestros. De acuerdo con un estudio del Transport Research Lab la implementación conjunta del Estándar de Protección a Peatones y el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB) para proteger a usuarios vulnerables de la vía permitiría salvar, en 10 años, la vida de 3 mil 187 peatones y 222 ciclistas. El Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carreteras (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS por sus siglas en inglés) menciona en su artículo Autobrake is good, but it could be better que, en EEUU, los reclamos por daño a la propiedad en caso de colisión se han reducido en un 13%, los choques por alcance disminuyeron en un 50% y las lesiones en un 56% por la introducción del AEBS. Estudios proponen que el Frenado Autónomo de Emergencia tiene</p>	

					<p>un Retorno de Inversión del 1.95, lo cual lo hace económicamente viable. En 2005, el Proyecto eIMPACT estimó que el costo (para el fabricante antes de contabilizar las ganancias y los impuestos) de un AEBS es de entre \$205.17 USD y \$740.96 USD.³²</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. Benson, A.J., Tefft, B.C., Svancara, A.M., & Horrey, W.J. (2018). Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems. (Research Brief). Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety. https://aaaafoundation.org/wp-content/uploads/2018/09/18-0567-AAAFTS-ADAS-Potential-Benefits-Brief-v2.pdf</p>	
					<p>2. Hynd, D., McCarthy, M., Carroll, J., et al. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. European Commission - TRL. Brussels, 2015. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0</p> <p>3. Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., et al. El potencial de los estándares de seguridad vehicular para prevenir muertes y lesiones en Argentina, Brasil, Chile y México: actualización de 2018. Transport Research Lab, 2019. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/06/d-trl-report-spanish-resumen.pdf</p> <p>4. IIHS-HLDI, Status Report: Safe Passage. Vol. 54, No. 2, 2019. https://www.iihs.org/iihs/sr/statusreport/article/54/2/2</p> <p>5. Volvo, Global Road Safety Scenarios, A State of the Art Review of Global Policy Targets and Strategies, 2019. https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvogroup/markets/global/en/about-us/traffic-safety/volvo-</p>	

					<p>group-safer-global-road-safety-scenarios-2019.pdf</p> <p>6. Malone, K.; Wilmink, I., et al. Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe. The Netherlands, 2008.</p> <p>https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20130401_1402_53_77423_eIMPACT_D9_D10_v2.0.pdf</p> <p>Información comercial. (Capítulo 9)</p>	
					<p>Solicitamos que en este capítulo se incorpore el requisito obligatorio de mostrar, en todos los modelos de autos nuevos vendidos en México, la información de los resultados de las pruebas de desempeño que apliquen, realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP. Esta información deberá incluirse en la Tabla 5 - Información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad-, del capítulo 9, mostrando el resultado de estrellas y el nivel de protección tanto para ocupante adulto como para ocupante infantil; la protección para peatones y usuarios vulnerables de la vía, así como el nivel de sistemas de asistencia a la seguridad; en caso de que el modelo no esté evaluado, se indicará "no evaluado". Esta petición se sustenta en la siguiente argumentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el derecho de los consumidores a contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor. Conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte; • En la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) que reconoce la igualdad en dignidad y derechos de todos los seres humanos "[...] sin distinción alguna de raza, color, 	

					sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición." (Art. 2) y reconoce asimismo "[...] el derecho a la vida, a la	
					<p>libertad y a la seguridad de su persona." (Art. 3), misma que México suscribió el 10 de diciembre de 1948, otorgando estos derechos a su población;</p> <p>• En las Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales que señalan que las empresas multinacionales deben "Contribuir al progreso económico, social y medioambiental para lograr un desarrollo sostenible.", "Respetar los derechos humanos internacionalmente reconocidos de las personas afectadas por sus actividades.", así como "Desarrollar e implementar prácticas autodisciplinarias y sistemas de gestión eficaces que promuevan una relación de confianza recíproca entre las empresas y las sociedades en las que ejercen su actividad."; Considerando que dichas directrices, en su Capítulo IV. Derechos Humanos, estipulan específicamente que las empresas deben: "Respetar los derechos humanos, lo cual significa que han de velar por no vulnerar los derechos de los demás y hacer frente a los impactos negativos sobre los derechos humanos en los que se vean implicadas." y por ende deben "En el marco de sus actividades evitar causar impactos negativos sobre los derechos humanos o contribuir a que se generen y resolver dichos impactos si los hubiera.", y "Esforzarse por prevenir y atenuar los impactos negativos sobre los derechos humanos directamente vinculados con sus actividades, bienes o servicios [...]"; y además, las empresas multinacionales deben "Elaborar una política que formule su compromiso con el respeto de los derechos humanos.",</p>	

					"Ejercer la debida diligencia en materia de	
					derechos humanos en función de su tamaño, de la naturaleza y el contexto de sus actividades y de la gravedad de los riesgos de impactos negativos sobre dichos derechos.", y "Establecer mecanismos legítimos o cooperar mediante estos mecanismos para poner remedio a los impactos negativos sobre los derechos humanos cuando se descubra que han causado dichos impactos o que han contribuido a generarlos."; Considerando que los comentarios del capítulo citado señalan que en todo momento las empresas deben respetar al menos los derechos humanos fundamentales reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; y que estas directrices de la OCDE en su Capítulo VIII. Intereses de los Consumidores señalan que "En sus relaciones con los consumidores, las empresas deberán actuar siguiendo unas prácticas comerciales, de marketing y publicitarias leales y deberán adoptar todas las medidas razonables para garantizar la calidad y la fiabilidad de los bienes y servicios que proporcionan.", "Proporcionar información exacta, comprobable y clara que sea suficiente para que los consumidores puedan tomar sus decisiones con conocimiento de causa [...]". "No realizar manifestaciones u omisiones ni participar en ninguna otra práctica que sea engañosa, equívoca, fraudulenta o desleal."; e "[...] impedir y luchar contra las prácticas comerciales engañosas (incluida la publicidad engañosa y el fraude comercial) y reducir o impedir las amenazas graves para la salud y la seguridad públicas o para el medio ambiente que se deriven del consumo, el uso o la eliminación de sus bienes y servicios." (OCDE, 2013);	
					• El Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial de la	

					<p>Salud el cual recomienda la aplicación de las reglamentaciones de seguridad vehicular elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos, y que recomienda en la Actividad número 2 del Pilar Vehículos más Seguros la implementación de Programas de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP por sus siglas en inglés) en todas las regiones del mundo;</p> <ul style="list-style-type: none"> • En la resolución sobre seguridad vial de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) "Invita a los Estados Miembro que todavía no lo han hecho, a considerar la adopción de políticas y medidas para implementar las regulaciones de seguridad vehicular de las Naciones Unidas o los estándares nacionales equivalentes para asegurar que todos los vehículos de motor nuevos cumplan con las regulaciones mínimas aplicables para protección de ocupantes y otros usuarios de las vialidades, con cinturones de seguridad, bolsas de aire y sistemas de seguridad activa instalados como equipamiento estándar."; • En el hecho que en México algunos corporativos de la industria automotriz operan con la práctica de doble estándar que le permite producir, importar y vender autos de baja seguridad vehicular para consumidores mexicanos, a diferencia de los autos que se fabrican en México y se exportan para su comercialización en otros países equipados con los estándares mínimos de seguridad; 	
					<ul style="list-style-type: none"> • Que en México al año pierden la vida 16 mil personas en accidentes vehiculares, más de 134 mil personas resultan lesionadas y 40 mil mexicanos y mexicanas quedan anualmente con algún tipo de discapacidad para el resto de sus vidas; • Que la implementación de los sistemas y estándares mínimos de seguridad vehicular recomendados por la Organización de las Naciones 	

					<p>Unidas y por Latin NCAP han demostrado fehacientemente la significativa disminución de las fatalidades en otros países; y reconociendo que conocer el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia entre la vida y la muerte;</p> <ul style="list-style-type: none"> • En las Directrices para la Protección del Consumidor establecidas por la ONU donde es señalado que "se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente."; • Que existe evidencia suficiente sobre la correlación entre los resultados de un NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales, las cuales, por ejemplo, en Euro NCAP, tienen una correlación de 12% por estrella lograda en las evaluaciones de impacto. Los vehículos con mayor número de estrellas obtenidas en la valoración, tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión. La 	
					<p>calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos evaluados, es un recurso de vital importancia y fácil comprensión que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra; ante un siniestro de tránsito, podría ser la diferencia que salva vidas: tanto de ocupantes de los autos, como la de peatones. El programa de evaluación para vehículos nuevos en su capítulo para Europa, Euro NCAP, ha sido</p>	

					<p>fundamental para que los fabricantes de vehículos mejoraran la seguridad ofrecida en sus modelos muchos años antes de que se los exigieran las regulaciones nacionales;</p> <p>• Que al informar los resultados de las pruebas de desempeño de Latin NCAP, se estaría ofreciendo información alineada con lo mencionado en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que indica que, además de la incorporación de normas UNECE, se recomienda la promoción de los Programas de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP) para información al consumidor.</p> <p>Por lo tanto, creemos que el listado propuesto en la Tabla 5, es insuficiente para el consumidor, ya que requeriría del conocimiento técnico para comprender qué es cada tecnología o dispositivo. Sin embargo, la información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a los usuarios vulnerables de la vía.</p>	
					<p>Finalmente, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud y se promovería una muy necesaria competencia entre los fabricantes de vehículos por la seguridad vehicular en el mercado mexicano.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Declaración Universal de Derechos Humanos, Organización de las Naciones Unidas, 1948. https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights 2. OCDE (2013), Líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OECD Publishing, http://dx.doi.org/10.1787/9789264202436-es 3. Asamblea General de la ONU 15 de abril de 2016, 	

					<p>http://www.stopthecrash.org/wp-content/uploads/2016/04/UN-RS-Res-Final.pdf en referendo a la Declaración de Brasilia, Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad vial: es hora de resultados, 18-19 de noviembre de 2015, Brasilia.</p> <p>http://www.who.int/violenceinjury_prevention/roadtraffic/Brasilia_Declaration/es/</p> <p>4. Perfiles de la Seguridad Vial, México, 2015, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, México, 2017.</p> <p>5. Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación.</p> <p>https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/1_lfpc_ultimo_CamDip.pdf</p> <p>6. Naciones Unidas. Directrices para la Protección del Consumidor. 2016.</p> <p>https://unctad.org/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1es.pdf</p>	
					<p>7. Lie, A., Tingvall, C. How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes. 2012.</p> <p>https://www.researchgate.net/publication/228918389 How Do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks A Paired Comparison Study of Car-to-Car Crashes</p> <p>8. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Organización de las Naciones Unidas, 2021.</p> <p>https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p> <p>9. Furas et al., Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019</p> <p>10. El Poder del Consumidor A.C. y Reflección con Responsabilidad A.C. Salvando vidas con autos más seguros Justificación técnico-económica para la</p>	

					<p>implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México. 2021. https://quetanseguroestuauto.org/wp-content/uploads/2021/10/Salvando-vidas-con-autos-mas-seguros-VF.pdf</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). (Capítulo 6, Tabla 2)</p> <p>Apoyamos que se mantenga como obligatorio en el Proyecto de Norma, como está hasta ahora en el Capítulo 6, Tabla 2, el Monitoreo de presión de llantas (TPMS), ya que está comprobado que este dispositivo ayuda a mitigar (en un en un 55.6%) los riesgos que implica manejar un vehículo con llantas infladas por debajo de la presión recomendada por el</p>	
					<p>fabricante: mayor distancia de frenado, explosión del neumático por fricción de las paredes, mayor consumo de combustible y mayores emisiones, entre otros. De acuerdo con la National Highway Traffic Safety Administration o NHTSA, por sus siglas en inglés, estimó en su cálculo de beneficios sociales y económicos de la regulación del sistema de monitoreo de presión de llantas, que dicha tecnología ayudaría a evitar 120 muertes y alrededor de 8,500 lesiones cada año, siempre que todos los vehículos estuvieran equipados con esta tecnología en EEUU. Aunado a ello, este sistema ayuda a reducir el gasto de gasolina y las emisiones de bióxido de carbono por llantas mal infladas. En Europa el 0.5% de los siniestros pudieron haberse evitado desde 2008 de haberse instalado este sistema en todos los vehículos. Es económicamente viable gracias a que el costo de esta tecnología por vehículo es de 40 euros por vehículo.</p> <p>Referencias de apoyo:</p> <p>1. UNECE. Draft Cost / Benefits Analysis TPMS for M1 Vehicles. 2008. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp29grrf/TPM-03-03r1e.pdf</p>	

					<p>2. NHTSA. Tire Pressure Monitoring Systems FMVSS No. 138. Final Regulatory Impact Analysis. 2005. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/TPMS-2005-FMVSS-No138.pdf</p> <p>3. NHTSA. Evaluation of the Effectiveness Of TPMS in Proper Tire Pressure Maintenance. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811681</p>	
					<p>Alerta de desviación de carril. (Capítulo 8, Tabla 4) Solicitamos que la Alerta de desviación de carril sea obligatoria y forme parte del Capítulo 6, Tabla 2, ya que en el Proyecto actual sólo quedó como opcional en el Capítulo 8, Tabla 4. Existe evidencia que determina que este dispositivo disminuye la tasa de siniestros de vehículo único, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un 11%, y que además disminuye la tasa de lesiones por esos mismos tipos de choques en un 21%. Esto significa que, si todos los vehículos de pasajeros en EEUU hubieran estado equipados con este dispositivo, alrededor de 85,000 siniestros reportados por la policía y más de 55,000 lesiones pudieron haber sido prevenidas en 2015. Su implementación resulta relevante para México puesto que, de acuerdo al documento técnico Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005), del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), más del 10% de las colisiones que corresponden al rubro "invasión de carril", pudieron haberse evitado con este sistema.</p> <p>Referencias de apoyo: 1. International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017. https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble</p>	

					<p>2. Visvikis, C., Smith., T.L., et al. Study on lane warning and lane change assist systems. TRL, 2008. https://Zc9cabce.europa.eu/sdZa/30d82a3c-bdc9-4034-b197-62286988bd03/report idwl ca en.pdf</p>	
					<p>3. Cuevas, A. C., Rivera, F. A., et al. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2005). IMT, 2005. https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt36.pdf Adaptador inteligente de velocidad. (Capítulo 6, Tabla 2) Aunque en este momento no se encuentra en el Proyecto de Norma, solicitamos la inclusión de este dispositivo como obligatorio, ya que es un dispositivo fundamental y clave para la reducción de muertes por hechos viales. De acuerdo con el European Transport Safety Council, abordar el exceso de velocidad es fundamental para reducir la cifra de 26,000 muertes en carretera cada año en Europa. Con la adopción y el uso masivo, se espera que este dispositivo reduzca las colisiones en un 30% y las muertes en un 20%. En un informe para la Comisión Europea, elaborado por la consultora Transport Research Lab, se señala que este dispositivo es "factible en términos de la tecnología requerida", ya está disponible en el mercado y ofrece una relación costo-beneficio positiva. Referencias de apoyo: 1. European Transport Safety Council. Briefing: Intelligent Speed Assistance (ISA). 2017. https://etsc.eu/briefing-intelligent-speed-assistance-isa/ 2. Seidl, M., Hynd, D., et al. In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety. TRL, European Commission. 2017. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1</p>	

					Event data recorder (caja negra). (Capítulo 8, Tabla 4)	
					Solicitamos la inclusión en la Norma, haciendo solicitud enfática que este dispositivo forme parte del Capítulo 6, Tabla 2, para que su cumplimiento sea obligatorio, y no opcional como hasta el momento aparece. La caja negra al ser un dispositivo que graba y almacena la información dinámica del comportamiento de un vehículo durante los instantes previos a una colisión y durante la colisión, con la finalidad de recopilarlos después del incidente, se estaría en condiciones para generar una base de datos que, en su posterior análisis, permita reconocer los patrones que hicieron posibles los siniestros viales, y con ello servir como un insumo fundamental para diseñar mejor los vehículos e incluso la infraestructura vial.	
Elisa del Carmen Hidalgo Solórzano	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>Por este medio, yo, Elisa del Carmen Hidalgo Solórzano, Investigadora en Ciencias Médicas "C" del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) hago llegar mi comentario, en el marco de la consulta pública del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones", para su consideración.</p> <p>De 2009 a 2018 fallecieron en México 163,499 personas en accidente de tránsito de vehículo de motor, de los cuales 45,991 (28.1%) eran peatones. Esto supone que aproximadamente 4,600 peatones pierden la vida al año en el país en un evento de tránsito.¹ Tal como ha sido documentado en estudios científicos,^{2,3} la cifra podría ser mayor si consideramos que un número importante de las defunciones es clasificado en códigos inespecíficos. Si se distribuyen estas defunciones</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p>
					"no correctamente especificadas", el número de muertes podría ascender a 196,878, de las cuales, 92,560 serían peatones fallecidos	

					<p>(aproximadamente 9,256 por año).</p> <p>El problema, no solo es el inaceptable alto número de peatones que pierden la vida en las vías de tránsito. Según datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición del 2018-2019 (ENSANUT 2018-19), 147,552 personas fueron atropelladas en el año previo a la encuesta. De ellos, 30% (o 44,489 personas) sufrieron consecuencias permanentes en su estado de salud (discapacidad).⁴</p> <p>Un estudio liderado por la Unidad de Métricas y Evaluación en Salud de la Universidad de Washington, estimó que en México tan solo en el año 2017 se perdieron 425,693 años de vida saludable (Intervalo de Incertidumbre al 95%: 409,035 - 446,038) como consecuencia de los atropellamientos en el tránsito, este indicador toma en cuenta los años que se pierden por muerte prematura y los años en los que se pierde la calidad de vida.⁵</p> <p>El costo social y económico asociado a las lesiones y muertes causadas por el tránsito es alto. La sociedad mexicana pierde cada año entre el 1.8 y el 3.5% del PIB por esta causa.⁶ Según la Ensanut 2018-19, un alto porcentaje de las personas lesionadas usaron servicios de salud (74%).⁷ Estos eventos impactan significativamente en la salud de las personas y de quienes deben cuidarlos durante su recuperación, afectando la dinámica familiar y cambiando los proyectos de vida. Las consecuencias económicas al interior del hogar suelen durar por muchos años.⁸</p>	
					<p>Tanto los registros oficiales sobre mortalidad, como la evidencia generada en encuestas nacionales de salud, además de otros estudios internacionales, proporcionan evidencia de la magnitud del problema en México y de la urgencia de incorporar todas las estrategias posibles, a los esfuerzos ya iniciados para prevenir los daños severos a la salud y el alto costo social y</p>	

					<p>económico, producidos en las vías del tránsito.</p> <p>La evidencia técnica y científica, ha descrito sistemas y estándares de los vehículos que han mostrado ser efectivos en la reducción de la gravedad de las lesiones y la mortalidad en personas lesionadas en el tránsito. Bhalla & Gleason⁹, realizaron un análisis contrafactual que les permitió evaluar el número de muertes, lesionados y años de vida ajustados por discapacidad (AVAD) que se podrían salvar en varios países de América Latina y el Caribe, en el supuesto que todo el parque vehicular contara con tecnologías de seguridad. A continuación, se presenta para el caso de México, la proporción de muertes que podrían ser evitadas y de AVAD que podrían ser salvados, de contar con vehículos con tecnologías de seguridad:</p> <p>Sistema de seguridad evaluado</p> <p>Muertes evitadas % (Intervalo de incertidumbre 95%)</p> <p>AVAD % (Intervalo de incertidumbre 95%)</p> <p>Sistema de frenos antibloqueo 7.8% (3.0-14.1) 5.5% (0.7-12.3)</p> <p>Control de estabilidad electrónico 17.8% (8.8-28.6) 14.7% (4.5-26.0)</p> <p>Cinturón de seguridad 15.4% (10.2-17.5) 16.1% (10.5-18.3)</p>	
					<p>Bolsas de aire frontales 4.0% (2.1-4.9)</p> <p>3.4% (2.3-5.3)</p> <p>Bolsas de aire laterales 3.2% (1.8-3.8)</p> <p>3.9% (1.4-4.7)</p> <p>Viga de puerta lateral 0.2% (0.1-0.2)</p> <p>0.2% (0.0-0.3)</p> <p>Estructura lateral y acolchado 1.8% (0.9-2.4) 2.2% (0.7-2.9)</p> <p>Sistema optimizado para impacto lateral 7.1% (3.5-7.3)</p> <p>8.7% (2.8-9.0)</p> <p>Diseño de la parte delantera del vehículo para la protección de los peatones 8.1% (3.0-13.9)</p> <p>7.7% (2.8-13.2)</p> <p>Efectos generales del diseño de vehículos 27.6% (13.4-38.1)</p> <p>28.3% (14.1-38.8)</p> <p>Fuente: Bhalla & Gleason⁹.</p>	

					<p>Mejorar el diseño de los vehículos en México, resultaría en 27.6% menos muertes (Intervalo de incertidumbre 95% 13.4%-38.1%) y un 28.3% (14.1% -38.8%) menos AVAD. Si lo analizamos por sistema de seguridad, las ganancias en vidas salvadas por las mejoras del diseño de la parte delantera del vehículo para la protección de los peatones, significaría 8.1% menos muertes por atropellamientos (3.0%-13.9%) y 7.7% menos AVAD (2.8%-13.2%)⁹. Contar con sistema de control de estabilidad electrónico, significaría 17.8% menos muertes (8.8%-28.6%) y 14.7% (4.5% -26.0%) menos AVAD. Como puede observarse, las posibles ganancias en número de vidas salvadas y años de vida ajustados por discapacidad salvados, son de gran importancia y ayudarían a que nuestro país se acerque al cumplimiento del objetivo del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030¹⁰, de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos debidos al tránsito. Uno de los pilares fundamentales para alcanzar los</p>	
					<p>objetivos de este decenio es la seguridad vehicular, en el cual una meta es que, para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (es decir los fabricados, vendidos o importados) y 100% de los vehículos usados "cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes"¹⁰. Una vez proporcionada toda esta evidencia, considero que es urgente y necesario que se incluyan los siguientes estándares y dispositivos de seguridad vehicular de carácter obligatorio en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones".</p>	

					<p>que ahora se encuentra en consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Estabilidad Electrónico (ESC) • Anclajes ISOFIX/Latch • Cumplimiento con la prueba lateral de poste • Protección a peatones • Frenado Autónomo de Emergencia • Sistema de información a los consumidores <p>Referencias:</p> <p>1. - Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadísticas de defunciones generales en México. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/</p> <p>2. - Híjar M, Chandran M, Pérez-Núñez R, Lunnen J, Rodríguez-Hernández JM, Hyder AA. Quantifying</p>	
					<p>the underestimated burden of road traffic mortality in México: a comparison of three approaches. Traffic Inj Prev 2012; 13 (supp 1):5-10.</p> <p>3. - Pérez-Núñez R, Mojarro-Iñiguez MG, Mendoza-García ME, Rosas-Osuna SR, Híjar M. Subestimación de la mortalidad causada por el tránsito en México: análisis subnacional. Salud Pública Mex 2016; 58(4):412-420.</p> <p>4. - Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT) 2018. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/programas/ensanut/2018/default.html#Microdatos</p> <p>5. - Híjar M, Pérez-Núñez R, Hidalgo-Solórzano E, Hernández-Prado B, Valdez-Santiago R, Hamilton EB, et al. Inj Prev Epub ahead of print: [1 Abril 2020]. doi:10.1136/injuryprev-2019-043532. Disponible en: http://injuryprevention.bmj.com/cgi/lookup?view=long&pmid=32238437</p> <p>6. - Bhalla K, Diez-Roux E, Taddia A, DeLaPeña-Mendoza</p>	

					<p>S, Pereyra A. The cost of Road Injuries in Latin América 2013. Washington DC: Inter-American Development Bank, 2013.</p> <p>7. - Hidalgo-Solórzano E, Pérez-Núñez R, Mojarro FR, Vera-López JD, Híjar M. Accidentes no fatales en población mexicana, prevalencia y factores asociados. Ensanut 2018-19. Salud Publica Mex. 2020; 62:829-839.</p> <p>8. - Pérez-Núñez R, Pelcastre-Villafuerte B, Híjar-Medina M, Ávila-Burgos L, Celis A. A qualitative approach to the intangible cost of road traffic injuries. Int J Inj Contr Saf Promot. 2012;19(1):69- 79. https://doi.org/10.1080/17457300.2011.603155</p> <p>9. - Bhalla K, Gleason K. Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the Latin American region: a modelling study. Lancet Glob Health. 2020;8(6):e819-e828. doi:10.1016/S2214-109X(20)30102-9</p> <p>10. - World Health Organization. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. COPYRIGHT CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Geneva, 2021. Disponible en: https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030</p>	
IMT	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>Por este medio se hace llegar, para su consideración en el seno del Comité que lo propuso, el comentario público —del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) a través de la Coordinación de Ingeniería Vehicular e Integridad Estructural (CIVIE)— al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY- NOM-194-SE-2021, "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-requisitos y especificaciones".</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirá el dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan</p>

					<p>Toda vez que se sabe que alrededor del 65 % de las defunciones generadas en los hechos de tránsito registradas en México entre los años 2013 y 2018 correspondieron a los usuarios vulnerables y que alrededor del 45% fueron específicamente peatones golpeados por vehículos [Informe sobre la situación de la</p>	<p>equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>
					<p>seguridad vial, México 2019. Secretaría de Salud/STCONAPRA. Ciudad de México 2019], se considera entonces necesario actuar en consecuencia. En este sentido, hay estrategias para protección de peatones basadas en sistemas pasivos y activos presentes en los vehículos.</p> <p>Los sistemas pasivos atienden la situación cuando el vehículo golpea a un peatón y a fin de que se produzcan el menor daño posible por ese primer impacto, los fabricantes de vehículos deben integrar en el frente de sus productos geometrías, formas y materiales que reduzcan el nivel de lesión al golpear el cuerpo de un peatón—sea este un adulto o un niño— particularmente en la cabeza, la cadera, la pierna y la rodilla.</p> <p>Los sistemas activos hacen uso de la tecnología —de control y electrónica— a fin de evitar la colisión contra el peatón frenando por completo al vehículo o reduciendo la velocidad de impacto y con ello intentar mitigar las lesiones a este usuario vulnerable de la vialidad. En esencia la tecnología pretende detectar al peatón, activando acciones de advertencia al conductor y en última instancia aplicar un frenado automático o activando sistemas en el exterior del vehículo que intenten proteger al peatón cuando se presenta la colisión.</p> <p>La estrategia de los sistemas pasivos es promovida esencialmente por medio de las regulaciones UNECE R127 y GTR 9. Esta última —GTR 9—</p>	

					<p>integra todos los requisitos técnicos plasmados en la primera —UNECE R127— de manera que cualquier fabricante</p>	
					<p>comprometido con la protección a peatones debiera homologar sus vehículos en cualquiera de estas dos regulaciones.</p> <p>Por otro lado, la estrategia de los sistemas activos orientada a la aplicación de tecnologías para la protección de peatones puede basarse en seguir las provisiones uniformes referentes a la aprobación de vehículos de motor con respecto al Sistema Avanzado de Freno de Emergencia (AEBS) sustentadas en la regulación UNECE R152.</p> <p>Los vehículos fabricados para comercializarse en el mercado europeo cumplen con ambas estrategias de protección a peatones apeándose a la regulación de la UNECE, mientras que los vehículos fabricados para comercializarse en el mercado norteamericano, particularmente en los Estados Unidos, no tienen exigencia de cumplir con alguna de las estrategias de protección a estos.</p> <p>Algunos vehículos nuevos comercializados en los Estados Unidos tienen incorporada tecnología de frenado de emergencia automática ante peatones (PAEB). No obstante, un estudio publicado en 2019 por la Asociación Americana del Automóvil [American Automobile Association, Inc. 2019. Automatic Emergency Braking with Pedestrian Detection. Disponible en: https://www.aaa.com/AAA/common/aar/files/Research-Report-Pedestrian-Detection.pdf] encontró que algunos vehículos norteamericanos que incorporan esta tecnología no siempre se comportan como se esperaba a fin de evitar colisionar contra un peatón, presentando deficiencias en su</p>	
					<p>comportamiento bajo condiciones adversas del</p>	

					<p>entorno como poca iluminación. Adicionalmente en otro estudio, patrocinado por la NHTSA [Suntay, B., Stammen, J., & Martin, P. (2019, July). Pedestrian protection - Assessment of the U.S. vehicle fleet (Report No. DOT HS 812 723). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Disponible en https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/41841], indica que al evaluar algunos modelos de vehículos existentes tanto en el mercado de los Estados Unidos como en el mercado europeo —con base en el protocolo de pruebas EuroNCAP—, aquellos vehículos comercializados en los Estados Unidos presentaron un pobre desempeño para protección de peatones aunque hubo modelos que cuando mucho tuvieron un comportamiento similar para no lesionar determinadas partes del cuerpo. Modelos de vehículo comercializados solo en el mercado de los Estados Unidos, siempre tuvieron un comportamiento deficiente para proteger a peatones.</p> <p>México requiere proteger a sus peatones en hechos de tránsito, independientemente de que en los Estados Unidos no se promueva eso a través su regulación (FMVSS). Es más, hay estadísticas que pudiesen mostrar de alguna manera ese descuido. Por ejemplo, del año 2009 al 2018 la cantidad de peatones fallecidos por hechos de tránsito en los Estados Unidos se incrementó en un 51%, al pasar de 4109 a 6227. Por otro lado, en Europa, en ese mismo periodo tuvieron una reducción del 36% al pasar de 8342 a 5320 [https://www.planetizen.com/news/2019/07/105095-us-</p>	
					<p>pedestrian- fatalities-rise-while-european-pedestrian-fatalities-fall].</p> <p>Dado que no hay normativa norteamericana obligatoria que promueva la protección a peatones en el marco de ninguna de las dos estrategias:</p>	

					<p>pasiva o activa, si hay normativa internacional ISO diseñada para proteger a los peatones, atendiendo ambas estrategias. Estas normativas son:</p> <p>ISO 11096:2011 VEHICULOS DE CARRETERA — PROTECCION A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO PARA PIERNA, RODILLA Y MUSLO INTERNATIONAL ISO STANDARD 11096 Road vehicles — Pedestrian protection — Impact test method «or pedestrian thigh, leg and knee ISO</p> <p>ISO 14513:2016 VEHICULOS DE CARRETERA — PROTECCIÓN A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO EN CABEZA INTERNATIONAL ISO STANDARD 14513 Road vehicles — Pedestrian protection — Head impact test method ISO</p> <p>ISO 16850:2007 VEHICULOS DE CARRETERA — PROTECCIÓN A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO EN CABEZA DE NIÑO(A) INTERNATIONAL ISO STANDARD 16850 Road vehicles — Pedestrian protection — Child head impact test method</p>	
					<p>Amendment 1 rich siyyjatrFIO.v IEW</p> <p>ISO 19237:2017 SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES — SISTEMAS DE DETECCIÓN DE PEATONES Y MITIGACIÓN DE COLISIÓN — REQUERIMIENTOS DE DESEMPEÑO Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA INTERNATIONAL ISO STANDARD 19237 Intelligent transport systems — Pedestrian detection and collision mitigation systems (PUCMS) —</p>	

					<p>pirm: educes ¡Teb -</p> <p>En este sentido, nuestra petición es incluir en la Tabla 2. Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores, la PROTECCIÓN A PEATONES con base normativa sustentada en las Normas Internacionales ISO 11096:2011 VEHÍCULOS DE CARRETERA — PROTECCION A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO PARA PIERNA, RODILLA Y MUSLO; ISO 16850:2007 VEHÍCULOS DE CARRETERA — PROTECCIÓN A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO EN CABEZA DE NIÑO(A); ISO 16850:2007 VEHÍCULOS DE CARRETERA — PROTECCIÓN A PEATONES — MÉTODO DE PRUEBA DE IMPACTO EN CABEZA DE NIÑO(A) e ISO 19237:2017 SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES — SISTEMAS DE DETECCIÓN DE PEATONES Y MITIGACIÓN DE COLISIÓN — REQUERIMIENTOS DE DESEMPEÑO Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA.</p> <p>Esperando sea analizada nuestra petición, quedamos de Uds.</p>	
TRL	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>Le escribo para respaldar que la norma "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos: requisitos y especificaciones" debe incluir las siguientes medidas de seguridad como requisitos obligatorios para los vehículos como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control electrónico de estabilidad (ESC) • Anclajes ISOFIX / Latch • Cumplimiento de la prueba del lado del poste • Protección de peatones • Frenado de emergencia autónomo • Sistema de información al consumidor <p>TRL es uno de los centros independientes de investigación de movilidad y seguridad en el</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se mantienen como obligatorios los dispositivos de Control Electrónico de Estabilidad (ESC), Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y la prueba de impacto lateral de poste.</p> <p>Se rechaza la inclusión de algún otro de los dispositivos de la tabla 4 como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales o de que no garantizan un impacto substancial sobre la seguridad de los usuarios. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el</p>

					<p>transporte más grandes y completos del mundo. Establecida hace más de 80 años, la experiencia de TRL se basa en décadas de investigación y consultoría. Ofrecemos la implementación de la más alta calidad de soluciones de seguridad vial de última generación, innovación y asesoramiento imparcial. Por lo tanto, TRL está bien posicionado para comentar sobre la necesidad de implementar estas medidas de seguridad en la flota de vehículos.</p> <p>El Plan Global, lanzado como parte de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, cita específicamente que estas normas para vehículos deberían ser exigidas en todos los vehículos nuevos y usados. Nosotros hemos reportado (Wallbank et al., 2019) que muchos miles de Muertos y</p>	<p>comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p>
					<p>Lesiones Graves podrían salvarse en el período 2020-2030 con base en el modelado de la flota mexicana y la efectividad de las medidas de seguridad. Esto incluye 952 de ESC y 48144 de AEB.</p> <p>Además, recomendamos que el paquete de medidas implementadas en el Reglamento general de seguridad para Europa 2019/2144 (European Parliament and Council, 2019) debe implementarse para maximizar el ahorro de víctimas y reducir la carga de lesiones para México. Hemos proporcionado una gran cantidad de evidencia sobre el paquete de medidas de seguridad en (Seidl et al., 2018). European Parliament and Council (2019). Regulation No 2019/2144 on general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users. European Parliament and Council.</p>	

					<p>Seidl M, Khatry R, Carroll J, Hynd D, Wallbank C and Kent J (2018). Cost-effectiveness analysis of Policy Options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures – Review of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations - Technical Annex to GSR2 report SI2.733025. TRL: Wokingham.</p> <p>Wallbank C, Kent J, Ellis C, Seidl M and Carroll J (2019). The potential for vehicle safety standards to prevent deaths and injuries in Argentina, Brazil, Chile and México: a 2018 update (PPR867). Transport Research Laboratory, TRL: Wokingham.</p>	
WRI México		Ge			<p>Posicionamiento del WRI México frente a la NOM 194 de seguridad vehicular:</p> <p>La siniestralidad vial es una pandemia mundial que cobra la vida de 1.35 millones de personas cada año y deja gravemente heridos a más de 20 millones de personas según la Organización Mundial de la Salud. Más de la mitad de las muertes P involucra mayormente a peatones, ciclistas y motociclistas, los llamados "usuarios vulnerables de la vía". Aunado a lo anterior más del 90% de estas muertes suceden en países de ingresos bajos o medios. Adicionalmente esta problemática afecta principalmente a los grupos etarios en edad productiva, siendo la principal causa de muerte de infantes y jóvenes de 5 a 29 años, en su mayoría de sexo masculino.</p> <p>México no es la excepción, de acuerdo con el STCONAPRA, anualmente mueren aproximadamente 16,000 personas en nuestro país, ubicándose entre las diez principales causas de muerte. De las cuales casi el 50% fallecen por atropellamiento, ubicándose como principal causa de muerte en niños y en jóvenes en el país. La siniestralidad vial es una</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirán los dispositivos de protección a peatones y el sistema de frenado autónomo de emergencia. Como obligatorios en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>

					<p>externalidad negativa, ocasionando daños irreparables para las víctimas y sus familias, así como altos costos sociales, de acuerdo a los cálculos de Kavi Bajala el costo de los hechos de tránsito en México puede estar entre el 1.8% y el 3.5% del PIB del país.</p> <p>Cambiar esta realidad implica la aplicación de la visión del sistema seguro; entre sus premisas se establece que: todos los seres humanos</p>	
					<p>estamos predispuestos a cometer errores, que nuestros cuerpos tienen una capacidad limitada de resistir impactos. Por tanto, es fundamental construir un sistema vial, donde tanto los responsables de diseñar la: infraestructura vial, vehicular, así como las normas, regulaciones y controles en nuestras calles, carreteras y espacios públicos, asuman que los errores humanos seguirán siendo comunes. Sin embargo, no por esto la movilidad debe derivar en consecuencias fatales o lesiones severas; esta visión resalta abordar la problemática desde un enfoque Preventivo Vs. Reactivo.</p> <p>En este orden de ideas, el diseño, construcción e ingeniería de los vehículos que transitan a lo largo de nuestro país es de alta importancia, para proteger la vida y la integridad de todas las personas usuarias de las vías. No solo necesitamos de vehículos que se operen de manera adecuada y que no generen siniestros por errores de diseño o de mantenimiento, sino también vehículos capaces de incorporar la prevención comprendido y en ocasiones disminuyendo el impacto de</p> <p>Belisario Domínguez 8, P.A, Villa Coyoacán Ciudad de México 04000 México + 52 (55) 30965742 al 45 www.WRIMEXICO.org</p> <p>los errores que cometemos, siendo el más común en las infracciones viales: el exceso de</p>	

					<p>velocidad, así como la falta de respeto a las señales viales.</p> <p>La NOM 194 de seguridad vehicular es el principal mecanismo regulatorio con el que cuenta actualmente el país para reglamentar las características mínimas que deben tener los vehículos</p>	
					<p>nuevos que se incorporen al parque vehicular y por ende a la circulación dentro de nuestro país.</p> <p>Por esto aplaudimos el esfuerzo que ha realizado el Gobierno Federal en cabeza de la Secretaría de Economía para la actualización de la Norma Oficial Mexicana de Seguridad Vehicular conocida como la NOM 194, la cual se encuentra en proceso de consulta pública. Frente a este proyecto de norma deseamos compartir los siguientes comentarios:</p> <p>ELEMENTOS A RESALTAR DE LA NUEVA VERSIÓN PROPUESTA DE LA NOM 194 DE SEGURIDAD VEHICULAR.</p> <p>Resaltamos que esta nueva versión de la norma incluye, como elementos obligatorios en todos los vehículos, los siguientes dispositivos de seguridad:</p> <p>Frenos con sistema antibloqueo (ABS)</p> <p>Se trata de un sistema que evita que las ruedas del vehículo se bloqueen durante un proceso de frenado, aumentando el control del vehículo y reduciendo la distancia de frenado. Para lograrlo, el carro cuenta con sensores que identifican si alguna de las ruedas se está bloqueando y realiza un proceso de desactivación y reactivación del freno en la rueda afectada. El investigador Kavi Bahalaestimó para el Banco Interamericano de Desarrollo que una implementación de este tipo de sistemas podría significar salvar anualmente hasta 1,500 vidas en México.</p> <p>Control electrónico de estabilidad</p>	

					Se trata de un sistema que evita que el auto derrape o pierda el control durante maniobras de	
					<p>emergencia. El sistema detecta cuando el vehículo está girando más o menos de lo deseado por el conductor al girar la dirección. Para corregirlo, el automóvil aplica los frenos de manera distinta en algunas ruedas logrando que el vehículo siga el rumbo definido por el conductor. Estos sistemas están basados en el ABS por lo que son fácil de incluir en vehículos que ya cuentan con la tecnología de frenado. Se calcula que esta mejora en la capacidad de control del vehículo en emergencias podría salvar hasta 3,600 personas cada año en nuestro país.</p> <p>Pruebas de impacto frontal y lateral.</p> <p>Pruebas que buscan evaluar la capacidad que tiene un vehículo de proteger a los ocupantes de impactos realizados tanto de manera frontal como lateral.</p> <p>Belisario Domínguez 8, P.A, Villa Coyoacán Ciudad de México 04000 México + 52 (55) 30965742 al 45 www.WRIMEXICO.org</p> <p>ELEMENTOS A INCLUIR:</p> <p>Sin embargo, identificamos que esta norma es una gran oportunidad para implementar sistemas de seguridad, que, de acuerdo a mejores prácticas internacionales documentadas, ya han demostrado su efectividad al salvar vidas, con un costo marginal. Estas podrían ser implementados de manera obligatoria en todos los vehículos que se distribuyen en nuestro país; entre los cuales identificamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El estándar de protección a peatones. • El sistema de frenado autónomo de emergencia. <p>En México más de 2 de cada 5 muertes producto de siniestros viales incluye atropellamientos e</p>	
					impactos a personas por fuera del vehículo, aunado a los	

					<p>distintos contextos y condiciones físicas de la infraestructura existente y su mantenimiento, las cuales ponen en particular riesgo a los peatones tales como: excesos de velocidades, escaso o nulo espacio para el peatón incluyendo banquetas de baja calidad, estrechas o invadidas por parte de automovilistas, puestos de comida y venta de productos, entre otros; algunas reglamentaciones locales incluyen elementos que ponen en particular riesgo a los peatones tales como: permitir giros a la derecha continuos con semáforo en rojo, no exigir el frenado completo frente a la señal de alto, bajas o mínimos requisitos para la obtención de la licencias de conducción.</p> <p>En este orden de ideas, nos resulta particularmente importante destacar el beneficio de la implementación de estos dos sistemas de seguridad frente al costo marginal que le representa a la industria automotriz su incorporación; por ejemplo, en una estimación propia nuestra organización identificó que el costo promedio del estándar de protección a peatones representa menos del 2% del precio promedio de una muestra de los 12 modelos de vehículos más vendidos en México1.</p> <p>En adición a lo anterior, la industria mexicana se encuentra en un nivel de madurez que permite la implementación de este tipo de sistemas. Desde hace años, se producen en el país vehículos que incorporan estas tecnologías, lo que hace competitivo a México en términos de mercado interno</p>	
					<p>pero también de comercio internacional de vehículos, tal es el caso de las exportaciones de vehículos que realiza nuestro país hacia mercados cuya regulación en materia de sistemas de seguridad es estricta y rigurosa, como son:</p>	

					<p>Alemania, Canadá o el Reino Unido; en cuyo caso, la incorporación de los dos sistemas referenciados, representa una oportunidad en primera instancia para salvaguardar la vida las y los mexicanos, así como para consolidar el posicionamiento de la industria automotriz mexicana en el extranjero.</p> <p>Adoptar estas medidas es un medio para salvar vidas y cumplir con los compromisos internacionales establecidos en los Objetivos de Desarrollo</p> <p>Belisario Domínguez 8, P.A, Villa Coyoacán Ciudad de México 04000 México + 52 (55) 30965742 al 45 www.WRIMEXICO.org</p> <p>Sostenibles definidos por la ONU en las metas 3.6 y 11.2, lo cual abonaría a la reducción en un 50% de muertes por hechos de tránsito, meta para la cual nos queda poco tiempo "sólo nos quedan 9 años", tal como lo establece la Declaración de Estocolmo.</p> <p>La vida de todas y todos es igual de valiosa sea que vayamos caminando o a bordo de un vehículo, por tanto, consideramos sumamente importante que estos 2 sistemas de seguridad puedan ser reconsiderados.</p> <p>Sin más por el momento reciba un respetuoso y cordial saludo.</p> <p>Fernando Páez Mendieta Director de Movilidad Urbana WRI México</p>	
<p>CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Movimiento de Activación Ciudadana A.C., Puebla Vigila, Ruedas del Desierto, JAIME AC, Click Por Amor Abróchalos, Bicitekas A.C., Alcaldía de la Bicicleta,</p>	<p>Capítulos 6 y 8</p>	<p>Ge</p>			<p>Me permito hacer referencia a los siguientes datos, en México 44 personas mueren al día, 134 mil más resultan lesionadas y 40 mil adquieren una discapacidad por el resto de sus vidas, además de que es la segunda causa de muerte de los jóvenes entre 5 y 34 años. 93% de las muertes en siniestros viales les ocurren a personas de nivel socioeconómico medio y bajo; siendo los usuarios vulnerables de la vía aquellos que sufren</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirá el dispositivo de protección a peatones ni el dispositivo de frenado Autónomo de Emergencia como obligatorios en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dichos dispositivos con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el</p>

<p>Peatonline, BCSilcetos Colectivo de Ciclismo Urbano AC, Víctimas de Violencia Vial AC,</p>					<p>más las consecuencias graves: entre 2009 y 2018 fallecieron en México 45,991 peatones por siniestro de tránsito de vehículo de motor - 4,600 al año. Por tales hechos, nos referimos a usted, para exhortarle para que en la actualización de la NOM-194-SCFI-2015 se incluya el estándar de protección a peatones como un sistema de seguridad vehicular obligatorio en todos los autos nuevos que se comercializan en territorio mexicano. Resulta imperante con una normatividad que les proteja y que salvaguarde su integridad física en caso de colisión.</p> <p>La NOM-194-SCFI-2015, es la regulación que estipula las bases mínimas de sistemas de seguridad que deben de tener todos los autos nuevos que se comercializan en el mercado mexicano, es por eso que resulta imperante que su implementación se total de acuerdo a su contenido vigente. México en su más reciente proyecto de actualización de la NOM-194-SCFI-2015 que dictamina la obligatoriedad de los sistemas de seguridad que debe tener un vehículo ligero, no contempla la implementación</p>	<p>artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>
					<p>del estándar de protección a peatones y ningún otro sistema de seguridad que pueda proteger a los usuarios vulnerables de la vía, especialmente a los peatones y ciclistas, a continuación, se presenta el contenido del estándar mínimo que como expertos recomendamos para proteger a estos usuarios:</p> <p>1. Para los vehículos M1 y N1 exigir Reglamento Técnico UN No.127, certificado por alguna parte contratante del Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas o en su defecto bajo el aval de cumplimiento de todas las unidades del reglamento técnico GTR9 comprendido en el</p>	

					<p>Acuerdo de 1998 del WP.29 de Naciones Unidas.</p> <p>2. En todos los otros casos que no sean vehículos M1 y N1, exigir con fecha futura fijada, la incorporación de los sistemas AEB (Frenado Autónomo de Emergencia, por sus siglas en inglés) para VRU (Usuarios Vulnerables de las Vías, por sus siglas en inglés) como obligatorios y estándar en fecha futura a acordar y en cumplimiento con el Reglamento Técnico UN No. 152. Y en fechas subsiguientes no mayores a 5 años, la obligatoriedad también para vehículos M1 y N1.</p> <p>En el municipio de Torreón tan solo en el año de 2019 ocurrieron 6,517 incidentes viales, que en promedio fueron 543 accidentes mensuales. Del total anual de accidentes, 162 fueron atropellos a ciclistas y 184 a peatones, siendo los choques entre automóviles el número más alto con 5,420. (TRCIMPLAN)</p>	
					<p>Imperativo es que avancemos en la agenda de la década de acción 2030 basados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades es esencial para el desarrollo sostenible. En ese sentido cabe aclarar que contar con vehículos más seguros es esencial para salvar vidas y lograr las metas de los ODS. Reconociendo aún el complejo camino que queda por recorrer, desde la asociación JAIME demandamos para este importante esfuerzo que desde la coalición estamos convencidos que ayudará a acelerar el ritmo de los avances en prevención en nuestro País.</p> <p>En la agenda 2030 de la década de acción por la seguridad vial es imperativo avanzar en el tema de vehículos seguros y de protección hacia los usuarios más vulnerables de las vías, con esta tecnología se pueden salvar</p>	

					<p>vidas, evitar lesiones y discapacidades permanentes, basta voluntad política y voluntad de la industria para implementar el estándar de protección a peatones.</p> <p>Como asociación civil que atiende víctimas viales nos preocupa la gran cantidad de peatones y ciclistas lesionados o muertos por hechos de tránsito donde se involucran vehículos automotores. Si no se impulsa la utilización de estos instrumentos que salvan vidas, difícilmente bajaremos los terribles índices de siniestralidad en el grupo más vulnerable de la pirámide de movilidad.</p> <p>A nivel internacional se han realizado diversos estudios para demostrar la necesidad y la</p>	
					<p>eficacia del estándar de protección a peatones. Un sondeo reciente del Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, (CAF, 2015) en 29 ciudades mostró que la mayoría de los traslados se hacen a pie (26%) o en transporte público (42%), aunque se le ha prestado mayor atención y brindado más espacio a los vehículos motorizados en los sistemas viales de los países latinoamericanos (OPS, 2013).</p> <p>Otro de los estudios, realizado por la NHTSA ha demostrado los beneficios potenciales de evitar choques peatonales y estimó que estas tecnologías podrían reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones entre 620 y 5,000, y reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones fatales entre 110 y 850.</p> <p>Un estudio reciente realizado por el BID, señala que, en el caso de México, por adoptar el estándar de protección a peatones se podrían salvar entre 1011 y 1699 vidas de peatones anualmente. Dichas estimaciones son conservadoras porque no incluyen las vidas salvadas de</p>	

					<p>otros usuarios vulnerables como los ciclistas y motociclistas</p> <p>De tal suerte que quisiéramos exhortar al gobierno mexicano, en especial a la Secretaría de Economía, en su área de Dirección General de Normas para considerar seriamente la implementación de dichos sistemas con la finalidad de salvaguardar la vida de todos los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Ninguna consideración económica puede ponerse por encima del derecho a la vida.</p>	
Liga Peatonal	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>En México, de acuerdo con cifras oficiales, cada día, por tránsito, se registra una media de 44 muertes, 134 mil lesionadas y 40 mil adquieren una discapacidad por el resto de sus vidas, además de que es la segunda causa de muerte de los jóvenes entre 5 y 34 años. 93 por ciento de las muertes por tránsito les ocurren a personas de nivel socioeconómico medio y bajo, siendo los usuarios vulnerables de la vía aquellos que sufren más las consecuencias graves. Entre 2009 y 2018 se registraron en México casi 46 muertes de por tránsito de vehículo de motor, es decir, unas 4,600 al año.</p> <p>El diseño y desempeño de los vehículos incide enormemente en las lesiones que se les provoca a los usuarios atropellados. Sin embargo, si un vehículo cuenta con un diseño y características del frente capaz de mitigar las lesiones a una persona atropellada, el índice de supervivencia aumentaría considerablemente. Al mismo tiempo, si un vehículo incorpora el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB por sus siglas en inglés), por sí mismo es capaz de detectar un ciclista o un peatón y evitar el atropellamiento aplicando los frenos de manera autónoma. El que un vehículo nuevo incorpore estas características depende de la regulación de cada país. En México ninguno de estos sistemas aún es obligatorio para los autos nuevos hacia los próximos años.</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirá el dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>

					<p>A nivel internacional se han realizado diversos estudios para demostrar la necesidad y la eficacia del estándar de protección a peatones. Un sondeo reciente del Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, (CAF, 2015) en 29 ciudades mostró que la mayoría</p>	
					<p>de los traslados se hacen a pie (26%) o en transporte público (42%), aunque se le ha prestado mayor atención y brindado más espacio a los vehículos motorizados en los sistemas viales de los países latinoamericanos (OPS, 2013). Otro de los estudios, realizado por la NHTSA ha demostrado los beneficios potenciales de evitar choques peatonales y estimó que tecnologías, como el AEB, podrían reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones entre 620 y 5,000, y reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones fatales entre 110 y 850.</p> <p>Un estudio reciente realizado por el BID, señala que en caso que México adoptara el estándar de protección a peatones se podrían salvar entre 1011 y 1699 vidas de peatones anualmente. Dichas estimaciones son conservadoras porque no incluyen las vidas salvadas de otros usuarios vulnerables como los ciclistas y motociclistas.</p> <p>En México estamos en proceso de revisión de la NOM-194-SCFI-2015 que es la regulación que dictamina la obligatoriedad de los sistemas de seguridad que debe tener un vehículo ligero nuevo que se comercializa en el mercado mexicano. En el más reciente proyecto de actualización de esta norma no se contempla la implementación del estándar de protección a peatones y ningún otro sistema de seguridad que pueda proteger a los usuarios vulnerables de la vía, especialmente a peatones y ciclistas.</p> <p>A continuación, se presenta el contenido del estándar mínimo</p>	

					que como expertos recomendamos para proteger a estos usuarios:	
					<p>1. Para los vehículos M1 y N1 exigir Reglamento Técnico UN No.127, certificado por alguna parte contratante del Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas o en su defecto bajo el aval de cumplimiento de todas las unidades del reglamento técnico GTR9 comprendido en el Acuerdo de 1998 del WP.29 de Naciones Unidas.</p> <p>2. En todos los otros casos que no sean vehículos M1 y N1, exigir con fecha futura fijada, la incorporación de los sistemas AEB para Usuarios Vulnerables de las Vías como obligatorios, y estándar en fecha futura a acordar y en cumplimiento con el Reglamento Técnico UN No. 152. Y en fechas subsiguientes no mayores a 5 años, la obligatoriedad también para vehículos M1 y N1.</p> <p>Por lo anterior, nos referimos a usted, para exhortarle para que en la actualización de la NOM-194- SCFI-2015 se incluya el estándar de protección a peatones como un sistema de seguridad vehicular obligatorio en todos los autos nuevos que se comercializan en territorio mexicano. Resulta imperante contar con una normatividad que proteja a los usuarios vulnerables y que salvaguarde su integridad física en caso de colisión.</p> <p>De tal suerte que desde Liga Peatonal quisiéramos exhortar al gobierno mexicano, en especial a la Secretaría de Economía, en su área de Dirección General de Normas para considerar seriamente la implementación de dichos sistemas con la finalidad de salvaguardar la vida de todos los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Sin más por el momento y agradeciendo las atenciones brindadas.</p>	
WRI México,	Capítulos 6 y 8	Ge			Los hechos de tránsito son una pandemia global decretada por la Organización Mundial de la Salud. Según datos del	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su

				<p>Secretariado Técnico para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) anualmente fallecen casi 16.000 personas en hechos viales y 40.000 terminan gravemente heridas, siendo esta la principal causa de muerte en niños de 5 a 9 años y en adolescentes y adultos de 10 a 39 años. El 93% de los hechos de tránsito en México involucran a personas de ingresos medios o bajos. Los usuarios vulnerables son aquellos que sufren en mayor gravedad los hechos de tránsito; 45,691 peatones fallecieron en hechos de tránsito entre el 2009 y el 2018, promediando 4,600 fallecimientos al año.</p> <p>Por lo anterior, los exhortamos a incluir el estándar de protección peatonal en la actualización de la NOM-194-SCFI-2015 como un sistema de seguridad vehicular obligatorio en todos los vehículos que se comercialicen en el mercado mexicano. Es imperativo contar con regulaciones de seguridad vehicular que protejan la salud y la integridad de los usuarios vulnerables.</p> <p>México en su más reciente proyecto de actualización de la NOM-194-SCFI-2015 que dictamina la obligatoriedad de los sistemas de seguridad que debe tener un vehículo ligero, no contempla la implementación del estándar de protección a peatones y ningún otro sistema de seguridad que pueda proteger a los usuarios vulnerables de la vía,</p>	<p>Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirá el dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>
				<p>especialmente a los peatones y ciclistas, a continuación, se presenta el contenido del estándar mínimo que como expertos recomendamos para proteger a estos usuarios:</p> <p>1. El estándar de protección peatonal desarrollado por el Anexo Técnico No. 127 de la</p>	

					<p>norma WP.29 debería ser incluido como parte de la NOM-194-SCFI-2015 actualmente en proceso de consulta para todos los vehículos de las Categorías M1 (Automóviles de pasajeros) y N1 (vehículos de carga de menos de 3.5 toneladas).</p> <p>2. En todos los otros casos que no sean vehículos M1 y N1, exigir con fecha futura fijada, la incorporación de los sistemas AEB (Frenado Autónomo de Emergencia, por sus siglas en inglés) para VRU (Usuarios Vulnerables de las Vías, por sus siglas en inglés) como obligatorios y estándar en fecha futura a acordar y en cumplimiento con el Reglamento Belisario Domínguez Técnico UN No. 152. Y en fechas subsiguientes no mayores a 5 años, la obligatoriedad también para vehículos M1 y N1.</p> <p>A nivel internacional, se han realizado varios estudios que demuestran la efectividad de la implementación de los estándares de seguridad peatonal en la protección de los usuarios vulnerables. Una encuesta desarrollada por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) realizada en 29 ciudades, demostró que la mayoría de los viajes se realizan a pie (29%) o en</p>	
					<p>transporte público (42%), aunque una mayor atención y espacio ha sido dedicado a los vehículos motorizados en la región de américa latina (PAHO, 2013). Otro estudio realizado por NHTSA, ha demostrado que la implementación de estas tecnologías tiene el potencial de reducir los hechos de tránsito que involucran un peatón y un automóvil entre 620 y 5.000 hechos por años, y reducir las fatalidades entre 110 y 850 al año.</p>	

					<p>Un estudio reciente del Banco Interamericano de Desarrollo (2019) plantea que la implementación de los sistemas de seguridad para peatones podría generar una disminución del 7% de las muertes de peatones en hechos viales en México. Es incluso posible que estos sistemas tengan un impacto mayor en la mortalidad, dado que existen múltiples reglamentos de movilidad en el país que permiten acciones de alta peligrosidad para los peatones cómo son los giros a la derecha en intersecciones semafóricas cuando la luz está en rojo, la no realización de alto total en intersecciones con señal de "pare" entre otras.</p> <p>En conclusión, WRI México quisiéramos exhortar al gobierno mexicano, en especial a la Secretaría de Economía, en su área de Dirección General de Normas para considerar seriamente la implementación de dichos sistemas con la finalidad de salvaguardar la vida de todos los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Sin más por el momento y agradeciendo las atenciones brindadas.</p>	
Movilidad y Desarrollo México	Capítulos 6 y 8	Ge			<p>En México, de acuerdo con cifras oficiales, cada día, por tránsito, se registra una media de 44 muertes, 134 mil lesionadas y 40 mil adquieren una discapacidad por el resto de sus vidas, además de que es la segunda causa de muerte de los jóvenes entre 5 y 34 años. 93 por ciento de las muertes por tránsito les ocurren a personas de nivel socioeconómico medio y bajo, siendo los usuarios vulnerables de la vía aquellos que sufren más las consecuencias graves. Entre 2009 y 2018 se registraron en México casi 46 muertes de por tránsito de vehículo de motor, es decir, unas 4,600 al año.</p> <p>El diseño y desempeño de los vehículos incide enormemente en las lesiones que se le provoca a los usuarios atropellados. Sin</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo.</p> <p>De modo que no se incluirá el dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales que eviten restringir más de lo necesario el comercio. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio.</p>

					<p>embargo, si un vehículo cuenta con un diseño y características del frente capaz de mitigar las lesiones a una persona atropellada, el índice de supervivencia aumentaría considerablemente. Al mismo tiempo, si un vehículo incorpora el sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB por sus siglas en inglés), por sí mismo es capaz de detectar un ciclista o un peatón y evitar el atropellamiento aplicando los frenos de manera autónoma. El que un vehículo nuevo incorpore estas características depende de la regulación de cada país. En México ninguno de estos sistemas aún es obligatorio para los autos nuevos hacia los próximos años.</p> <p>A nivel internacional se han realizado diversos estudios para demostrar la necesidad y la eficacia del estándar de protección a peatones. Un sondeo reciente del Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, (CAF, 2015) en 29 ciudades mostró que la mayoría</p>	
					<p>de los traslados se hacen a pie (26%) o en transporte público (42%), aunque se le ha prestado mayor atención y brindado más espacio a los vehículos motorizados en los sistemas viales de los países latinoamericanos (OPS, 2013). Otro de los estudios, realizado por la NHTSA ha demostrado los beneficios potenciales de evitar choques peatonales y estimó que tecnologías, como el AEB, podrían reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones entre 620 y 5,000, y reducir el número de choques anuales entre vehículos y peatones fatales entre 110 y 850.</p> <p>Un estudio reciente realizado por el BID, señala que en caso que México adoptara el estándar de protección a peatones se podrían salvar entre 1011 y 1699 vidas de peatones anualmente. Dichas estimaciones son conservadoras porque no incluyen las vidas salvadas de</p>	

					<p>otros usuarios vulnerables como los ciclistas y motociclistas.</p> <p>En México estamos en proceso de revisión de la NOM-194-SCFI-2015 que es la regulación que dictamina la obligatoriedad de los sistemas de seguridad que debe tener un vehículo ligero nuevo que se comercializa en el mercado mexicano. En el más reciente proyecto de actualización de esta norma no se contempla la implementación del estándar de protección a peatones y ningún otro sistema de seguridad que pueda proteger a los usuarios vulnerables de la vía, especialmente a peatones y ciclistas.</p> <p>A continuación, se presenta el contenido del estándar mínimo que como expertos recomendamos para proteger a estos usuarios:</p>	
					<p>1. Para los vehículos M1 y N1 exigir Reglamento Técnico UN No.127, certificado por alguna parte contratante del Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas o en su defecto bajo el aval de cumplimiento de todas las unidades del reglamento técnico GTR9 comprendido en el Acuerdo de 1998 del WP.29 de Naciones Unidas.</p> <p>2. En todos los otros casos que no sean vehículos M1 y N1, exigir con fecha futura fijada, la incorporación de los sistemas AEB para Usuarios Vulnerables de las Vías como obligatorios, y estándar en fecha futura a acordar y en cumplimiento con el Reglamento Técnico UN No. 152. Y en fechas subsiguientes no mayores a 5 años, la obligatoriedad también para vehículos M1 y N1.</p> <p>Por lo anterior, nos referimos a usted, para exhortarle para que en la actualización de la NOM-194- SCFI-2015 se incluya el estándar de protección a peatones como un sistema de seguridad vehicular obligatorio en todos los autos nuevos que se comercializan en territorio mexicano. Resulta imperante</p>	

					<p>con una normatividad que les proteja y que salvaguarde su integridad física en caso de colisión.</p> <p>De tal suerte que desde Movilidad y Desarrollo México quisiéramos exhortar al gobierno mexicano, en especial a la Secretaría de Economía, en su área de Dirección General de Normas para considerar seriamente la implementación de dichos sistemas con la finalidad de salvaguardar la vida de todos los usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Sin más por el momento y agradeciendo las atenciones brindadas.</p>	
Polithink S.C	Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8	Ge			<p>Estamos completamente a favor en el que Proyecto de NOM publicado respetó las discusiones y evidencia que se presentaron en el Grupo de Trabajo respecto a la redacción de los Capítulos 4, 5, 6, 7 y 8 en relación a que solamente se considerarán las normativas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (FMVSS, por sus siglas en inglés) y la Global Technical Regulation (GTR) número 9, para el caso exclusivo del estándar de protección a peatones.</p> <p>Las normas UNECE y FMVSS son las normativas internacionales con los más altos estándares en términos de la protección a los consumidores y usuarios de la vía.</p> <p>Con el falso argumento de las "condiciones país", existe evidencia de que la industria mexicana de automóviles mantiene un doble estándar, ya que los automóviles de exportación cumplen con las normas UNECE y FMVSS y por lo tanto son más seguros; mientras que los autos que se comercializan en México carecen de los mismos niveles de seguridad.</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo, el documento de Norma Oficial Mexicana se elabora con el objeto de atender las problemáticas de interés público relacionadas a los accidentes viales.</p>

					Las condiciones países, en términos de seguridad vehicular, deben responder no a las visiones de mundo de la industria automotriz, sino de las poblaciones vulnerables que habitan en los países. La declaración de Brasilia y la asamblea de la ONU en 2016 hablan de como la seguridad vehicular es un tema de equidad social. La declaración de Brasilia menciona que se deben adoptar	
					políticas en concordancia con los derechos humanos, concreto la Convención sobre los derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes (CNNA) y la Convención de las personas con discapacidad. De acuerdo con la Declaración de Brasilia sobre seguridad vehicular, así como la Asamblea de la ONU de 2016 sobre seguridad vehicular, se reconoce que la mayoría de los accidentes vehiculares suceden en países como México, en los cuales, las poblaciones son mucho más vulnerables por condiciones socio-económicas. Por lo tanto, es necesario garantizar un nivel de protección mayor en aquellos países con poblaciones más vulnerables, por lo que, los estándares de seguridad vehicular deberían ser mayores en estas circunstancias.	
Javier Hernández	General	Ge			Necesitamos garantizar un mejor futuro en próximas generaciones. Al mínimo los accidentes. Y maximizar la sobrevivencia.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo, el documento de Norma Oficial Mexicana se elabora con el objeto de atender las problemáticas de interés público relacionadas a los accidentes viales.
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	General	Ed	Norma Mexicana Cada inicio de párrafo u oración debe iniciar con mayúscula. Verificación	Estándar Cada inicio de párrafo u oración debe iniciar con mayúscula. Inspección	De acuerdo a la LIC considerar la definición Reglas básicas de redacción y ortografía Definición de acuerdo a la LIC <i>Para aplicar en todo el documento</i>	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.

						Se rechaza cambiar el término "Norma Mexicana" por "Estándar" en virtud de que el documento de NOM solo refiere a NMX. Asimismo, se acepta cambiar el término "Verificación por "Inspección" únicamente en aquellos casos en los que es necesario referirse a las actividades de la Unidad de Inspección y que refieren a la evaluación de la conformidad de forma general y no en específico.
ANASEVI	Fundamentación	Ed	ALFONSO GUATI ROJO SÁNCHEZ, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), con fundamento en los artículos 34 fracciones II, XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3, fracción XI, 39 fracciones V y XII, 40 fracción I, 41 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización 28 y 33 de su Reglamento; Tercero y Cuarto Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización,...	ALFONSO GUATI ROJO SÁNCHEZ, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), con fundamento en los artículos 34 fracciones II, XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3, fracción XI, 39 fracciones V y XII, 40 fracción I y XVI, 41 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización 28 y 33 de su Reglamento; Tercero y Cuarto Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización,.	Tomando en cuenta que el presente proyecto establece las especificaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos con peso bruto vehicular de diseño de hasta 3,857 kg y que la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización es la establece el sustento para emitir normas sobre vehículos de transporte para proteger la seguridad de los usuarios, es que vemos conveniente que se haga referencia a esta fracción en los fundamentos para la emisión del proyecto de NOM.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo. Lo anterior en virtud de que el artículo 38 fracción V de la LFMN indica en que fracciones del artículo 40 de dicha ley puede intervenir la Secretaría de Economía y entre dichas fracciones no se encuentra la fracción propuesta.
Isuzu	Proemio	Ed	Isuzu Motors de México, S. de R. L. de C.V.	Isuzu Motors de México, S. de R. L.	Estimado Ing. Alfonso Guati Rojo Sánchez, recibe un cordial saludo de parte de Isuzu Motors de México, S. de R. L. A través del presente permitame compartirle mi comentario y petición de corrección referente al PROY-NOM-194-SE-2021, Dispositivos de Seguridad para vehículos ligeros nuevos- Requisitos y especificaciones, en donde se cita lo siguiente. Dentro de la lista de los actores voluntarios que forman parte del grupo de trabajo para la elaboración del presente Proyecto de norma, se indica la participación de mi representada como "Isuzu Motors de México, S. de R. L. de C.V." el cual es incorrecto; por lo que solicito amablemente su sustitución por el nombre de Isuzu Motors de México, S. de R. L. cuyo nombre fiscal ha sido el mismo desde su constitución como ente económico registrado en el país. Agradezco su amable atención, quedando atento a sus observaciones que pudiera tener con respecto al comentario anteriormente señalado.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo se reemplaza el termino para quedar como sigue: PREFACIO ... • Isuzu Motors de México, S. de R.L.. ...

ANASEVI	1.1	Te	Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3 857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.	Establecer los dispositivos y especificaciones de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, las regulaciones internacionales y extranjeras aplicables, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3 857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.	Además de dispositivos este proyecto de NOM también establece especificaciones que deben cumplir los vehículos. Por ejemplo, las especificaciones de "protección a ocupantes contra impacto frontal" establecen los límites de daño que pueden sufrir los ocupantes cuando el vehículo es colisionado a una velocidad determinada, sin hacer referencia a ningún dispositivo en particular. Por otro lado, este proyecto de norma indica las regulaciones internacionales y extranjeras aplicables para el cumplimiento del proyecto de NOM.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, derivado de la justificación se adecua el objetivo para quedar como sigue: 1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3,857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
CANACINTRA	1.1	Te	Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, ...	Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, los vehículos ligeros existentes, regulaciones, ...	En el párrafo posterior a la Tabla 1, se distinguen los tipos de vehículos ligeros entre nuevos y existentes, por lo que solicitamos se incluyan estos últimos en el objetivo, así como que se adicionen en el capítulo de definiciones para tener claros los conceptos.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, derivado de la justificación se adecua el objetivo para quedar como sigue: 1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3,857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	1.1	Ed	Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3,857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.	Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar incorporen en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, y así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular se encuentre comprendido comprenda entre 400 kg y 3,857 kg y que pretendan para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos.	Ser consistentes con el texto de la norma anterior y dar mejor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, derivado de la justificación se adecua el objetivo para quedar como sigue: 1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3,857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
Polithink S.C	1.1	Te	1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, así como los requisitos aplicables a los vehículos	1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se incorporen en los vehículos ligeros nuevos, regulaciones, información comercial y de seguridad, así como los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3,857 kg para	Como se reconoce en los Considerandos del Proyecto de NOM-194, esta norma se reformó en el marco de la reforma constitucional al artículo 4º constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020 en el	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente,

			ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular comprenda entre 400 kg y 3,857 kg para ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.	ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.	que se reconoce el "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Por lo tanto, y con base en los principios propersona y de progresividad señalados en el artículo 1º Constitucional es necesario que esta NOM abarque el objetivo legítimo de interés público completamente e incluya los derechos humanos relacionados como son a la salud y a la información.	derivado de la justificación se adecua el objetivo para quedar como sigue: 1.1 Objetivo Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3,857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	1.2	Ed	Las disposiciones establecidas en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana son de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular se encuentre comprendido entre 400 kg y 3,857 kg.	Las disposiciones establecidas en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana son de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular se encuentre comprendido entre 400 kg y 3,857 kg, de conformidad con la clasificación determinada para dichos vehículos.	Ser consistentes con el texto de la norma anterior y dar mejor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, derivado de la justificación se adecua el campo de aplicación para quedar como sigue: 1.2 Campo de aplicación Las disposiciones establecidas en esta Norma Oficial Mexicana son de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre comprendido entre 400 kg y 3,857 kg.
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	1.2	Ed	El presente Proyecto Norma Oficial Mexicana, no aplica a aquellos vehículos prototipo, de diagnóstico, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otra vía de circulación similar; así como los vehículos construidos o diseñados exclusivamente para labores agrícolas, actividades recreativas o vías férreas; motocicletas y maquinaria especializada dedicada a las industrias de la construcción y la minería.	El presente Proyecto Norma Oficial Mexicana, no aplica a aquellos vehículos con peso bruto vehicular menor a 400 kilogramos, prototipo, de diagnóstico, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otro transporte similar; así como los vehículos construidos o diseñados exclusivamente para labores agrícolas, actividades recreativas o vías férreas; motocicletas y maquinaria especializada dedicada a las industrias de la construcción y la minería.	Ser consistentes con el texto de la norma anterior y dar mejor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, derivado de la justificación se adecua el campo de aplicación para quedar como sigue: 1.2 Campo de aplicación ... La presente Norma Oficial Mexicana, no aplica a aquellos vehículos, prototipo, de diagnóstico, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts u otro transporte similar; o vía de circulación similar; así como los vehículos construidos o diseñados exclusivamente para labores agrícolas, actividades recreativas o vías férreas; motocicletas y maquinaria especializada dedicada a las industrias de la construcción y la minería.
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	2.	Ed	Los siguientes documentos normativos vigentes o los que los sustituyan son indispensables para la aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	Para la correcta aplicación de éste Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben aplicarse las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras vigentes o aquellas que las sustituyan o actualicen, contenidas en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para el caso de las actualizaciones de los documentos antes referidos, el Corporativo reportará la adopción de las mismas, especificando el Tipo de vehículo y los dispositivos que se sujeten a dicha actualización regulatoria.	Ser consistentes con el texto de la norma anterior y dar mejor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción introductoria del capítulo 2 corresponde con lo indicado en 6.3.1 de la Norma Mexicana NMX-Z-013-SCFI-2015
CANACINTRA	2.1	Te	NOM-086/1-SCFI-2011	Eliminar la referencia	El proyecto es para vehículos con PBVD de 400 kg hasta 3,857	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47,

					kg, en tanto que la NOM referida es para llantas para vehículos con PBVD superior a 4,356 kg, por lo que sus especificaciones no aplican a los vehículos motivo de este proyecto.	fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la NOM-086/1-SCFI-2011 contiene especificaciones para las llantas de uso temporal de cualquier peso bruto vehicular, mismas que son incluidas en el capítulo 6 del proyecto de NOM
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	2	Ed	Nota explicativa nacional La equivalencia de las normas internacionales señaladas anteriormente con la Norma y su grado de concordancia es la siguiente:	Nota explicativa nacional La equivalencia de las normas internacionales señaladas anteriormente con la Norma listado anterior y su grado de concordancia es la siguiente:	Las notas dan claridad a lo que crea duda y es con referencia al texto donde se está citando Solo es necesario aclarar a que norma se está refiriendo la nota.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción corresponde con lo indicado en 6.2.2 de la Norma Mexicana NMX-Z-013-SCFI-2015
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	2.XX	Ed	No existe	ISO/IEC 17020:2012 NMX-EC-17020-IMNC-2014 Requisitos para el funcionamiento de diferentes tipos de unidades (organismos) que realizan la verificación (inspección)	Documento aplicable a la unidad de inspección	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que el apartado de referencias sirve para incluir aquellos documentos cuya consulta resulta necesaria para la aplicación de la NOM de conformidad con 6.2.2 de la NMX-Z-013-SCFI-2015. En este sentido la regulación propuesta sería incluida únicamente de manera informativa por lo que no sería procedente su inclusión
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	3	Ed	Términos, definiciones y términos abreviados	Definiciones, términos y abreviaturas	Dar orden de importancia	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción corresponde con lo indicado en 6.3.1 y 6.3.2 de la Norma Mexicana NMX-Z-013-SCFI-2015
Polithink S.C	3	Te			Con base en el análisis del anteproyecto de decreto que se le presentó al CCONNSE en la Cuarta Sesión Ordinaria de 2021 del CCONNSE celebrada el 12 de mayo de 2021, se identificaron las siguientes definiciones que fueron acordadas en el Grupo de Trabajo y no se integraron en la versión que se publicó del Proyecto de NOM-194 y que son necesarias de incluir: apoya cabeza (cabecera) Dispositivo o soporte sujeto a la parte superior del respaldo, diseñado para detener el movimiento angular y hacia atrás de la cabeza de los ocupantes.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que en el Grupo de Trabajo técnico que elaboró el anteproyecto de NOM se acordó que las definiciones del proyecto serían las que se incluyeran en las propias regulaciones referenciadas, con excepción del dispositivo de "protección de peatones" que no estaba definido en las regulaciones UNECE, es por lo anterior que el párrafo introductorio del capítulo 3 cita: Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones dados en la Ley de Infraestructura de la Calidad, las regulaciones incluidas en los capítulos 6, 7, 8 y los siguientes:.

					<p>Estos dispositivos pueden ser una prolongación del respaldo o ser ajustables.</p> <p>cinturón de seguridad</p> <p>Dispositivo o arreglo de cintas, hebillas y herrajes en una o varias posiciones, los cuales están sujetos firmemente al asiento o a la estructura del vehículo y que están diseñados para disminuir el riesgo de lesiones para el usuario en accidentes y en desaceleraciones bruscas del vehículo,</p> <p>mediante la limitación de la libertad de movimiento del cuerpo del usuario. Este debe de contar con mínimo tres puntos de anclaje para que las cintas cubran la región de la pelvis y la diagonal sobre el torso y debe estar disponible en todas las plazas del vehículo.</p> <p>punto de venta</p> <p>Lugar donde se comercializan los vehículos fabricados por el Corporativo.</p> <p>recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)</p>	
					<p>Sistema dedicado a alertar cuando no se utiliza el cinturón de seguridad. El sistema está constituido por la detección del cinturón de seguridad desabrochado y por señales de alerta al conductor y a los ocupantes de forma visual y audible.</p> <p>sistema antibloqueo de frenado (ABS)</p> <p>Es una parte del sistema de freno de servicio del vehículo que regula automáticamente el grado de deslizamiento de las ruedas del vehículo, permitiendo el contacto y tracción con la superficie, evitando el bloqueo de las ruedas durante una condición de frenado.</p>	
NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN NYCE, S. C.	3.2	Ed	Cambio en el diseño o característica técnica de alguno de los dispositivos de seguridad indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del vehículo el cual impacta en el	Cambio en el diseño o característica técnica de alguno cualquiera de los dispositivos de seguridad indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del vehículo el cual impacta en el desempeño del dispositivo de seguridad y/o del vehículo (dichos cambios	<p>Cuando se incluyen notas en definiciones es posible que requiere se refrasé la definición</p>	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de

			desempeño del dispositivo de seguridad y/o del vehículo. NOTA: Dichos cambios pueden influir entre otros, en la protección brindada a los usuarios del vehículo o de la vía.	pueden influir, en la protección brindada a los usuarios del vehículo o de la vía.)		Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.2 cambio de especificación cambio en el diseño o característica técnica de cualquiera de los dispositivos de seguridad indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del vehículo el cual impacta en el desempeño del dispositivo de seguridad y/o del vehículo. NOTA: Dichos cambios pueden influir entre otros, en la protección brindada a los usuarios del vehículo o de la vía.
Normalización Y Certificación Nyce, S. C.	3.3	Ed	FMVSS Reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (Federal Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (Code of Federal Regulations) de los Estados Unidos de América.	FMVSS siglas en inglés de Federal Motor Vehicle Safety Standards Reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (CFR) de los Estados Unidos de América.	Identificación del documento al que se hace referencia Se sugiere separar lo correspondiente	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.3 CFR (FMVSS) (Federal Motor Vehicle Safety Standards) reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (Federal Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (Code of Federal Regulations) de los Estados Unidos de América.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.4	Ed	Comercialización Acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo.	Revisar definición y re frasear el concepto de acuerdo a la definición en la página de la secretaria ¿Qué es la comercialización? La comercialización es el conjunto de acciones y procedimientos para introducir eficazmente los productos en el sistema de distribución. Considera planear y organizar las actividades necesarias para posicionar una mercancía o servicio logrando que los consumidores lo conozcan y lo consuman	Revisar definición y re fraseas el concepto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.4 comercialización acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo a cambio de una contraprestación económica.
General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	3.4	Te	Comercialización: acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo.	Comercialización: acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo a cambio de una contraprestación.	Se agrega "a cambio de una contraprestación" para aclarar el fin del sujeto al ejecutar la comercialización.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.4 comercialización acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo a cambio de una contraprestación económica.
Polthink S.C	3.5	Te	3.5. corporativo persona física o moral, fabricante o importador, que produce y/o realiza la importación de vehículos	corporativo Persona física o moral, fabricante o importador que produce el vehículo ligero nuevo y/o realiza la primera comercialización al público en general en el territorio nacional.	Es necesario que se incluya en la definición de corporativo a las personas que realizan la primera comercialización para la protección del derecho a los consumidores señalado en el	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

			nuevos con el propósito de su posterior comercialización.		Capítulo 9 de información comercial.	el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que existe una definición de comercialización y ambos términos están relacionados por el campo de aplicación de la NOM
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.6	Ed	dispositivo de seguridad Autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial. NOTA. La finalidad de dichos dispositivos implica acciones en favor de la protección de los usuarios de los vehículos y/o los usuarios vulnerables de la vía pública. Entendiéndose como usuarios vulnerables de la vía pública a los peatones y usuarios de vehículos motorizados o no de dos y tres ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.	dispositivo de seguridad Autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de los usuarios de los vehículos. NOTA. La finalidad de dichos dispositivos implica acciones en favor de la protección de los usuarios de los vehículos y/o los usuarios vulnerables de la vía pública. Entendiéndose como usuarios vulnerables de la vía pública a los peatones y usuarios de vehículos motorizados o no de dos y tres ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que mejor transmite la intención del apartado.
General Motors De México S. de R.L. de C.V. AMIA, AMDA	3.6	Te	Dispositivo de seguridad: autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial. NOTA. La finalidad de dichos dispositivos implica acciones en favor de la protección de los usuarios de los vehículos y/o los usuarios vulnerables de la vía pública. Entendiéndose como usuarios vulnerables de la vía pública a los peatones y usuarios de vehículos motorizados o no de dos y tres ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada	Dispositivo de seguridad: autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial.	Se propone la eliminación de la nota informativa debido a que la definición es clara y en contrasentido la nota no aclara la definición, sino que genera una nueva definición que no es materia de la definición del dispositivo de seguridad. Por otro lado, el concepto de usuarios vulnerables de la vía no se emplea en el cuerpo del proyecto de la NOM.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que mejor transmite la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.15	Ed	Nombre comercial con el que el corporativo identifica a un vehículo ligero nuevo dentro de una marca.	3.15 Nombre comercial Nombre de identificación que le asigna el corporativo al vehículo ligero nuevo dentro de una marca	Submarca su definición general es: Es una marca secundaria que depende de una marca matriz No como una identificación de un vehículo.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que el término "submarca" es el término comúnmente empleado en la industria en lugar de "Nombre Comercial".
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.16	Ed	UNECE Comisión Económica Para Europa de la ONU (UNECE por sus siglas en inglés).	UNECE Siglas en ingles de United Nations Economic Commission for Europe.	Identificar siglas correctas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su

				Comisión Económica Para Europa de la ONU (UNECE O ECE por sus siglas en inglés).		Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.16 UNECE (ECE) (UN) (United Nations Economic Commission for Europe). Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE O ECE por sus siglas en inglés).
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.17	Ed	vehículo autónomo Vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) que requiere un cierto nivel o no de la participación de los usuarios del vehículo para su operación. NOTA: Para efectos de esta definición, un vehículo autónomo es aquel vehículo con una autonomía en la conducción de nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo).	vehículo autónomo Vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) que requiere o no de un cierto nivel 3 o superior o no de la participación del conductor de los usuarios del vehículo para su operación. (ver C.0. del apéndice normativo C) NOTA: Para efectos de esta definición, un vehículo autónomo es aquel vehículo con una autonomía en la conducción de nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo).	Dar claridad al texto y eliminar la nota	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.17 vehículo autónomo vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) de un nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo) para su operación.
CANACINTRA	3.18	Te	vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por...	vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por...	Proponemos Revisar la terminología para ser congruente con la definición establecida en el numeral 3.11	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilómetros recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.
ANASEVI	3.18	Te	Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor	Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	Cambio solicitado en congruencia con la definición 3.11	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:

			autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.			3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilómetros recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.
AMDA	3.18	Te	3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con no más de 1,000 kilómetros recorridos, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.	En seguimiento al "PROY-NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de septiembre de 2021 para su consulta pública presentamos el siguiente comentario: Sobre la definición en el inciso 3.18 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior. Comentario: 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con no más de 1,000 kilómetros recorridos, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado. Justificación: Hemos modificado la redacción sobre kilometraje para que sea más comprensible y sencilla además de eliminar "en el año modelo vigente, anterior o posterior" para homologar con la NOM-160-SCFI que tuvo que modificarse debido a los diversos problemas que se llegaron a enfrentar para su interpretación y operación. En AMDA nos congratulamos de las acciones que la Secretaría de Economía, a través de la Dirección General de Normas, realiza en favor de la seguridad vial de nuestro país y, por ende, nos reiteramos en la mayor disposición de colaborar en las	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilómetros recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.

					acciones necesarias para lograrlo.	
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.18	Ed	Vehículo ligero nuevo Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	Vehículo ligero nuevo, vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, En el año modelo vigente, anterior o posterior. Cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de norma oficial mexicana.	Se sugiere para mayor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilogramos recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.18	Ed	vehículo ligero nuevo Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	vehículo ligero nuevo Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, y cuyo peso bruto vehicular que se encuentra entre 400 kg no excede y los 3 857 kg kilogramos de peso bruto vehicular , que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	Dar claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.19 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1,000 kilómetros recorridos, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA	3.18	Te	vehículo ligero nuevo: vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	vehículo ligero nuevo: vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior.	Se agrega "de diseño" al "peso bruto vehicular" y se cambia el término para ser consistente con las definiciones establecidas en el Proyecto de Norma. Se propone ajustar en todo el documento	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: 3.18 vehículo ligero nuevo vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilogramos recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.21	Ed	protección a peatones Dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto orientadas a reducir la probabilidad de lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía.	protección a peatones Dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto orientadas a reducir la probabilidad de lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía.	El objetivo de emplear dispositivos de seguridad en los vehículos, es proteger a los ocupantes del vehículo	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que el propio dispositivo de seguridad no se encuentra definido en las regulaciones UNECE.
General Motors De México S. de R.L. de C.V , AMIA, AMDA	3.21	Te	protección a peatones dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto orientadas a reducir la probabilidad de lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía	Eliminar definición	Al igual que otras definiciones en torno a dispositivos o sistemas de seguridad, los elementos correspondientes que configuran la protección de peatones se encuentran en las normas extranjeras o normas internacionales correspondientes, mismas que son referenciadas en este proyecto de norma por lo que resulta redundante incluir esta definición.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que el propio dispositivo de seguridad no se encuentra definido en las regulaciones UNECE.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Ed	No existe	usuarios vulnerables de la vía pública Todos los peatones ordinarios, o de capacidad diferente y usuarios de vehículos motorizados o no, de dos, y o tres o cuatro ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que la nota incluida en la definición de dispositivo de seguridad abarca el concepto.
CANACINTRA	3.XX	Te	Inexistente	vehículo ligero existente tipo de vehículo ligero nuevo que, de acuerdo con su clasificación, se está comercializando en el mercado nacional con anterioridad a la entrada en vigor de esta Norma Oficial Mexicana	Vemos la necesidad de añadir esta definición para dejar claro de qué se habla en la NOM cuando se menciona a este tipo de vehículos.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente modificando el capítulo 5 para incluir los tipos de vehículos ligeros existentes y quedar como sigue: 5. Clasificación de los vehículos. ... a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor de la presente NOM. b) Tipo de Vehículo nuevo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor de la presente NOM.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Ed	No existe	ADS Por sus siglas en inglés - Automated Driving System Sistema de conducción automatizado	Se sugiere para mayor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

						<p>el comentario y decidió aceptarlo parcialmente modificando la definición de vehículo autónomo para quedar como sigue:</p> <p>3.17 vehículo autónomo vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) de un nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo) para su operación.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Ed	No existe	<p>ADAS Advanced Driver Assistance Systems Sistemas avanzados de asistencia al conductor</p>	Se sugiere para mayor claridad al texto	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente modificando la definición de vehículo autónomo para quedar como sigue:</p> <p>3.17 vehículo autónomo vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) de un nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo) para su operación.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Ed	No existe	<p>UNIDAD DE INSPECCIÓN (UI) La persona física o moral que realiza actos para realizar la constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos que se realiza para evaluar la conformidad en un momento determinado, acreditada y en su caso aprobado en los términos indicados en los términos de la LIC. En lo subsecuente UI</p>	Concretar definición	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente añadiendo la definición de Unidad de Inspección para quedar como sigue.</p> <p>3.22 Unidad de Inspección (UI) persona física o moral que realiza actos de constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos para evaluar la conformidad en un momento determinado, acreditada y en su caso aprobada en los términos indicados en la Ley.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	No existe	<p>Vehículo ligero existente, Es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor del presente Proyecto de norma oficial mexicana.</p>		<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente modificando el capítulo 5 para incluir los tipos de vehículos ligeros existentes y quedar como sigue:</p> <p>5. Clasificación de los vehículos.</p> <p>...</p> <p>a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor de la presente NOM.</p>

						b) Tipo de Vehículo nuevo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor de la presente NOM.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	No existe	vehículos multipropósito de pasajeros	Generar definición	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que en el capítulo 5 de incluyen los elementos técnicos que distinguen a este tipo de vehículos.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	No existe	Definir que es Plazas	Generar definición	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que de conformidad con el apéndice D de la NMX-Z-013-SCFI-2015 solo deben incluirse las definiciones que resulten necesarias para la comprensión de la NOM y que no se expliquen por sí mismos.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	No existe	Definir documental de homologación	Desarrollar definición	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que en el capítulo 10 de la NOM. En particular en 10.3.2, c) y 10.4.2, c) se incluyen los elementos técnicos necesarios para comprender el documental de homologación.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	No existe	Definir cuál es el 3.41	Se refiere numeral en el contenido de la norma, pero no existe dicho numeral Definir numeral	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, se corrigen las referencias a 3.41 por 3.18 que es lo correcto.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	NO EXISTE	Inspección: la constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio o examen de documentos que se realiza por las unidades de inspección para evaluar la conformidad en un momento determinado a petición de parte interesada.	No esta referenciado definición de inspección basada en la LIC	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la definición se encuentra cubierta por la Ley de Infraestructura de la Calidad y el párrafo introductorio del capítulo 3 que cita: Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones dados en la Ley de Infraestructura de la Calidad, las regulaciones incluidas en los capítulos 6, 7, 8 y los siguientes:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	3.XX	Te	NO EXISTE	CFR siglas en inglés de Code of Federal Regulations Reglamentaciones extranjeras conocidas como Código de Reglamentaciones Federales de los Estados Unidos de América. El cual contiene los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores	Derivado del inciso anterior Una vez concluidas las definiciones, abreviaciones y términos, ordenar alfabéticamente y re asignar numeración correspondiente	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente

						<p>modificando la definición de CFR para quedar como sigue:</p> <p>3.3 CFR (FMVSS) (Federal Motor Vehicle Safety Standards) reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (Federal Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (Code of Federal Regulations) de los Estados Unidos de América.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4.	Te	Para determinar si una NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales le resulta aplicable a algún vehículo o dispositivo de seguridad se debe considerar el objetivo y/o el campo de aplicación de la regulación que sea conducente, así como atender cada una de las especificaciones ahí establecidas.	Para determinar si alguna Norma nacional o internacional una NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales le resulta son aplicables a algún vehículo o dispositivo de seguridad, se debe considerar el objetivo y/o el campo de aplicación de la regulación correspondiente que sea conducente , así como atender cada una de las especificaciones ahí establecidas.	Claridad en la aplicación de la norma	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>Para determinar si una NOM, NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, es aplicable a algún vehículo o dispositivo de seguridad se debe considerar el objetivo y/o el campo de aplicación de la regulación correspondiente, así como atender cada una de las especificaciones ahí establecidas.</p> <p>Igualmente, derivado de este comentario en el texto de la norma se sustituirá el texto "NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales" por "NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras" en todo el documento replicando el ajuste donde la estructura no sea igual para homologar los términos</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4.	Ed	<ul style="list-style-type: none"> • Normas Mexicanas, Oficiales • Normas Mexicanas, • Normas o Regulaciones extranjeras, o • Normas Internacionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Normas Oficiales Mexicanas, • Normas Mexicanas Estándares • Normas Oficiales Mexicanas, • Normas Internacionales • Normas o Regulaciones extranjeras, o • Normas Internacionales 	Dar orden de importancia conforme al marco legal mexicano	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normas Oficiales Mexicanas, • Normas Mexicanas o Estándares • Normas Internacionales, o • Normas o Regulaciones extranjeras
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4.	Ed	La Secretaría de Economía por conducto de la Dirección General de Normas será quien resuelva lo conducente, lo mismo sucederá en caso de duda manifestada por la Unidad de Inspección Acreditada (UIA) y Aprobada con la autenticidad de la información en el procedimiento para la Evaluación de la Conformidad.	La Secretaría de Economía por conducto de la Dirección General de Normas será quien resuelva lo conducente, lo mismo sucederá en caso de duda manifestada por la Unidad de Inspección (UI) Acreditada (UIA) y Aprobada en términos de la LIC con la autenticidad de la información en el procedimiento para realizar la Evaluación de la Conformidad.	Concretar definición en los términos de la Ley (LIC)	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>La Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas será quien resuelva lo conducente, lo mismo sucederá en caso de duda manifestada por la Unidad de Inspección (UI) Acreditada y Aprobada en términos de la Ley con la autenticidad de la información en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4.	Ed	Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad los corporativos deben de	Para que el corporativo pueda demostrar que el dispositivo de seguridad a evaluar, cumple con alguna de las regulaciones que le aplique,	Claridad en la aplicación de responsabilidad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre

			<p>apegarse a alguna de las regulaciones especificadas en los capítulos 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la combinación entre regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad en términos de lo establecido en el procedimiento de evaluación de la conformidad del presente Proyecto de NOM.</p>	<p>especificadas en los incisos 6, 7 y 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana debe cumplir con el inciso 10 de Evaluación de la Conformidad. También es viable que pueda combinar las regulaciones antes referidas siempre y cuando dicha combinación no comprometa el funcionamiento de cualquier otro dispositivo de seguridad.</p>		<p>Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad los corporativos deben de apegarse a alguna de las NOM, NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales especificadas en los capítulos 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la combinación entre regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad en términos de lo establecido en el procedimiento de evaluación de la conformidad de la presente NOM.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4.	Ed	<p>Cuando se hable de NOM, NMX, Normas o Regulaciones extranjeras, o de Normas Internacionales en los capítulos 6, 7 u 8 será de conformidad con lo establecido en los siguientes incisos, al momento del diseño del vehículo:</p>	<p>Al momento de realizar el diseño de un vehículo incluido en el alcance del presente Proyecto de norma oficial mexicana, debe aplicar según corresponda los documentos indicados en los incisos 6, 7 y 8, con base en lo establecido en los siguientes incisos</p>	<p>Precisión en la aplicación de la norma</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original transmite mejor la intención de la regulación.</p>
AMIA, AMDA	4.	Te	<p>4. Disposiciones generales. Cuando se hable de NOM, NMX, Normas o Regulaciones extranjeras, o de Normas Internacionales en los capítulos 6, 7 u 8 será de conformidad con lo establecido en los siguientes incisos, al momento del diseño del vehículo: a) En el caso de las NOM o NMX, se refiere a la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor. b) En el caso de las regulaciones CFR (FMVSS), se refiere a la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia. c) En el caso de las Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).</p>	<p>La propuesta de ajuste se refiere a incluir la especificación que válida a las regulaciones Brasileñas incorporando el inciso d) en el siguiente apartado del proyecto de modificación de la NOM-194. 4. Disposiciones generales. Cuando se hable de NOM, NMX, Normas o Regulaciones extranjeras, o de Normas Internacionales en los capítulos 6, 7 u 8 será de conformidad con lo establecido en los siguientes incisos, al momento del diseño del vehículo: a) En el caso de las NOM o NMX, se refiere a la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor. b) En el caso de las regulaciones CFR (FMVSS), se refiere a la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia. c) En el caso de las Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo). d) En el caso de las regulaciones CONTRAN se refiere a la versión vigente en Brasil en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia según se indica en el Anexo 01.</p>	<p>Proponemos la inclusión de las regulaciones CONTRAN de Brasil a partir de los siguientes argumentos: 1. Actualmente las regulaciones CONTRAN se encuentran incluidas en la NOM-194-SCFI-2015 que es vigente y aplicable. Con dicha regulación se homologan dispositivos y sistemas de seguridad que se incorporan a los vehículos ligeros nuevos. A la fecha, no se ha determinado ningún problema técnico relacionado o comparado entre las especificaciones de las regulaciones técnicas CONTRAN con las especificaciones técnicas de las otras regulaciones aceptadas como son las NOM y NMX de nuestro país, las de los EEUU, las Directivas Europeas, regulaciones de Japón, Corea y las de la O.N.U. Cabe indicar que, la homologación de vehículos con base en esta regulación registra las siguientes cifras: Muestra de corporativos que emplean las regulaciones de CONTRAN para dar cumplimiento con la NOM-194 vigente y aplicable:</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente. Se rechaza la inclusión de las regulaciones CONTRAN toda vez que la mayor parte de nuestros socios comerciales emplea las regulaciones UNECE o FMVSS. Asimismo, derivado de la discusión se modifican los incisos del apartado para quedar como sigue: a) En el caso de aplicar las NOM o NMX, se debe usar la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor. b) En el caso de aplicar las regulaciones CFR (FMVSS), se debe usar la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia. c) En el caso de aplicar las Normas o regulaciones UNECE O ECE de la ONU, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).</p>

					<p>Entre el 8 y el 45% de sus modelos emplean informes de resultados basados en la regulación vigente CONTRAN; dicha cifra representa entre el 6 y el 15% del total de los dispositivos de seguridad dictaminados por dichos corporativos y que demuestran cumplimiento con la NOM-194 vigente empleando las regulaciones CONTRAN.</p> <p>2. Es necesario mantener el reconocimiento del sistema regulatorio CONTRAN considerando que México ha firmado con Brasil el Acuerdo de Complementación Económica</p>	
					<p>denominado ACE-55 que, entre otros temas, promueve el reconocimiento mutuo de los sistemas normativos, regulatorios y de reglamentos técnicos de las partes en el Acuerdo.</p> <p>En específico, artículo 11 a la letra señala: "Las Partes intensificarán la cooperación entre los organismos competentes en la materia a fin de promover el conocimiento mutuo de sus respectivos sistemas y normativas.</p> <p>Cuando lo estimen necesario, las Partes establecerán pautas y criterios coordinados para la compatibilización de normas y reglamentos técnicos, con vistas a cumplir con el objetivo de armonización establecido en el párrafo primero del Artículo 7° del Acuerdo."</p> <p>Es claro que el artículo antes referido, pretende evitar la creación de barreras que impacten el flujo de intercambio de mercancías, enfocándose en el reconocimiento mutuo y la compatibilización de las normas y regulaciones técnicas; de esta forma, el Acuerdo prevé que las partes promuevan la convivencia de ambos marcos legales en materia técnica.</p> <p>3. El nivel de exigencia de las regulaciones técnicas CONTRAN en materia de dispositivos de seguridad permite lograr el objetivo legítimo</p>	

					<p>regulatorio del proyecto de modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-194 e impactar positivamente en la seguridad de los ocupantes de los vehículos y usuarios de la vía pública, esto se explica debido a que:</p> <p>a. Las regulaciones técnicas CONTRAN promueven un nivel de seguridad similar a las regulaciones UNECE en las cuales se ha inspirado</p>	
					<p>CONTRAN y las series de enmiendas que establece el proyecto de norma como se muestra en el anexo 02.</p> <p>b. Existen requerimientos documentales comparables con las otras regulaciones internacionales y extranjeras incluidas en el proyecto de NOM, entre los que se incluyen las declaraciones de conformidad de acuerdo con la norma ISO 17050, el uso de sistemas de gestión de operaciones en laboratorios y en ciertos casos, la acreditación de los mismos.</p> <p>Anexo 01 que contiene la propuesta de tablas incluyendo la regulación CONTRAN para cada dispositivo obligatorio del proyecto de modificación de la NOM-194.</p> <p>El anexo 02 presenta la correlación (justificación) de las regulaciones CONTRAN con las series de enmiendas de las regulaciones de la UNECE indicadas para cada dispositivo de seguridad obligatorio.</p> <p>Dispositivo CONTRAN Apoyacabeza CONTRAN 518/2015 Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. CONTRAN 518/2015 Indicadores y Controles CONTRAN 758/2018 Doble cerradura de cofre CONTRAN 426/2012 Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. CONTRAN 226/2007 o</p>	

					<p>CONTRAN 703/2017 Sistemas de asientos CONTRAN 220/2007</p>
					<p>Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c). INMETRO 379/2021 Faros delanteros CONTRAN 667/2017 Luces de advertencia (intermitentes) CONTRAN 667/2017 Luz de freno CONTRAN 667/2017 Luces de matrícula (placa trasera) CONTRAN 667/2017 Luces de posición CONTRAN 667/2017 Luces de reversa CONTRAN 667/2017 Luces direccionales CONTRAN 667/2017 Reflejantes CONTRAN 667/2017 Sistema desempañante NA Sistema limpia y lava parabrisas CONTRAN 224/2007 Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) CONTRAN 519/2015 Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado CONTRAN 254/2007 Velocímetro NA Sistema antibloqueo para frenos (ABS) CONTRAN 519/2015 Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) CONTRAN 760/2018 Protección a ocupantes contra Impacto frontal CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 Protección a ocupantes contra</p>

					<p>Impacto lateral 721/2018 Dispositivo CONTRAN Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). CONTRAN 540/2015 Control Electrónico de Estabilidad (ESC) de CONTRAN 567/2015 Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) CONTRAN 518/2015 Prueba de impacto lateral de poste CONTRAN 751/2018 Sistema de dirección en prueba de impacto CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 Sistema de puertas CONTRAN 757/2017 Luz alta de freno CONTRAN 667/2017 Integridad del sistema de combustible CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 Dispositivo CONTRAN Protección en vehículos eléctricos CONTRAN 749/2018 Protección para vehículos de gas NA Dispositivo CONTRAN Nivel de Documentación Mínimo Apoyacabeza CONTRAN 518/2015 3 Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. CONTRAN 518/2015 3 Indicadores y Controles CONTRAN 758/2018 1 Doble cerradura de cofre CONTRAN 426/2012 1</p>	
					<p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. CONTRAN 226/2007 o CONTRAN 703/2017 2 2</p>	

					<p>Sistemas de asientos CONTRAN 220/2007 3 Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c). INMETRO</p> <p>379/2021 1 Faros delanteros CONTRAN 667/2017 2 Luces de advertencia (intermitentes) CONTRAN 667/2017 2 Luz de freno CONTRAN 667/2017 2 Luces de matrícula (placa trasera) CONTRAN 667/2017 2 Luces de posición CONTRAN 667/2017 2 Luces de reversa CONTRAN 667/2017 2 Luces direccionales CONTRAN 667/2017 2 Reflejanter CONTRAN 667/2017 2 Sistema desempañante NA 1 Sistema limpia y lava parabrisas CONTRAN 224/2007 2 Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) CONTRAN 519/2015 2 Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado CONTRAN 254/2007 2 Velocímetro NA 1</p>	
					<p>Sistema antibloqueo para frenos (ABS) CONTRAN 519/2015 2 Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) CONTRAN 760/2018 2 Protección a ocupantes contra Impacto frontal CONTRAN</p>	

					<p>221/2007 o CONTRAN 756/2018 3 Protección a ocupantes contra Impacto lateral</p> <p>CONTRAN 721/2018 3 Dispositivo CONTRAN Nivel de Documentación Mínimo</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). CONTRAN 540/2015 2 Control Electrónico de Estabilidad (ESC) CONTRAN 567/2015 2 Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) CONTRAN 518/2015 2 Prueba de impacto lateral de poste CONTRAN 751/2018 3 Sistema de dirección en prueba de impacto CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 3 Sistema de puertas CONTRAN 757/2017 2 Luz alta de freno CONTRAN 667/2017 2 Integridad del sistema de combustible CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 3 Protección en vehículos eléctricos CONTRAN 749/2018 3 Protección para vehículos de gas NA NA</p>	
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4. Inciso a)	Ed	En el caso de las NOM o NMX, se refiere a la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor.	En el caso de aplicar las NOM o Estándar, debe usar se refiere a la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor.	Precisión en la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: a) En el caso de aplicar las NOM o NMX, se debe usar la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4	Ed	En el caso de las regulaciones CFR (FMVSS), se refiere a la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que	En el caso de aplicar las regulaciones CFR (FMVSS), debe usar se refiere a la versión vigente en los Estados Unidos de América en considerando la fecha de manufactura del vehículo indicado en el alcance del presente Proyecto de	Concretando la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de

			se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia.	norma oficial mexicana de que se trate, considerando a razón de sus plazos de entrada en vigor y convivencia . transitorios correspondientes		Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: b) En el caso de aplicar las regulaciones CFR (FMVSS), se debe usar la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	4	Ed	En el caso de las Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).	En el caso de aplicar las Normas o regulaciones UNECE O ECE de la ONU Organización de las Naciones Unidas , solo se aceptarán por lo menos la versión mínima de las enmiendas o superiores con base a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).	Precisión en la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: c) En el caso de aplicar las Normas o regulaciones UNECE O ECE de la ONU, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Ed	Para efectos de Evaluación de la Conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana, los vehículos ligeros nuevos se clasifican de acuerdo a su introducción al mercado, como sigue:	Para la correcta aplicación del presente Proyecto de efectos de Evaluación de la Conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana, los vehículos ligeros nuevos se clasifican de acuerdo a con su introducción al mercado, como sigue:	Precisión en la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Para efectos de Evaluación de la Conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana, los vehículos ligeros nuevos se clasifican de acuerdo con su introducción al mercado, como sigue:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Te	Vehículo ligero nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.	Vehículo ligero nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.	Enviar a definiciones solo acotar la clasificación	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente derivado de la discusión se modifica para quedar como sigue y distinguirlo de una definición: 5. Clasificación de los vehículos. ... a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor de la presente NOM. ...
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Te	Vehículo ligero existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.	Vehículo ligero existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

						<p>el comentario y decidió aceptarlo parcialmente derivado de la discusión se modifica para quedar como sigue y distinguirlo de una definición:</p> <p>5. Clasificación de los vehículos.</p> <p>...</p> <p>b) Tipo de Vehículo nuevo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor de la presente NOM.</p> <p>...</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	5,	Te	<p>a) Vehículo ligero nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.</p> <p>Vehículo ligero existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.</p>	<p>a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.</p> <p>b) Tipo de Vehículo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor del presente Proyecto de NOM.</p>	<p>Se propone modificar la clasificación de los tipos de vehículos para dar claridad de los subgrupos de vehículos ligeros nuevos que deberán dar cumplimiento a los requerimientos del presente proyecto de NOM y así evitar confusiones con la frase "vehículos ligeros nuevos" que incluye el campo de aplicación del proyecto de NOM. La denominación propuesta es consistente con los conceptos usados en la norma NOM-194 vigente y aplicable numerales 3.20 y 3.21</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>5. Clasificación de los vehículos.</p> <p>...</p> <p>a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor de la presente NOM.</p> <p>b) Tipo de Vehículo nuevo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor de la presente NOM.</p> <p>...</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Ed	<p>i) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.41 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros.</p> <p>ii) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.41 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.41 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino,</p>	Sustituir en el numeral 3.41 enunciado en el párrafo acorde a la definición que corresponda	Precisión y concretar definición en los numerales	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue:</p> <p>i. Vehículos de pasajeros</p> <p>Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.19 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros.</p> <p>ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras)</p> <p>Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.19 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.19 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser</p>

			o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).			con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).
CANACINTRA	5	Te	Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.41 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros ...	Eliminar el párrafo o definir los criterios aludidos en un numeral del capítulo 3	El numeral 3.41 no existe por lo que su referencia no es válida	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. Vehículos de pasajeros Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.18 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros.
General Motors De México S. de R.L. de C.V. AMIA, AMDA	5	Te	i. Vehículos de pasajeros Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.41 e incluyen	i. Vehículos de pasajeros Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.18 e incluyen	Se actualiza el numeral de referencia de 3.41 que ya no existe en este proyecto por el correspondiente 3.18 que se refiere a vehículo ligero nuevo.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. Vehículos de pasajeros Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.18 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros.
CANACINTRA	5	Te	... no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.41 ...	Eliminar el párrafo o definir los criterios aludidos en un numeral del capítulo 3	El numeral 3.41 no existe por lo que su referencia no es válida	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.19 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.19 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).
General Motors De México S. de R.L. de C.V. AMIA, AMDA	5	Te	ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de	ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos	Se actualiza el numeral de referencia de 3.41 que ya no existe en este proyecto por el correspondiente 3.18 que se refiere a vehículo ligero nuevo.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de

			personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.41 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.18 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).	en el numeral 3.18 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.18 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).		Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras) Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.19 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.19 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Ed	Los corporativos, clasificarán los vehículos ligeros nuevos a partir de las características siguientes:	Los corporativos, clasificarán los vehículos ligeros nuevos con base en a partir de las características siguientes:	Precisión de la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que la redacción original es la que mejor refleja la intención de la regulación.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Ed	Los vehículos de pasajeros y camiones ligeros se considerarán similares, aun cuando difieran sus versiones, cuando coincidan en los siguientes aspectos:	Los vehículos de pasajeros y camiones ligeros se considerarán dentro del mismo agrupamiento similares, aun cuando difieran sus versiones, cuando cumplan con los siguientes criterios: coincidan en los siguientes aspectos:	Precisión de la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Los vehículos de pasajeros y camiones ligeros se considerarán similares y podrán agruparse en familias, aun cuando difieran sus versiones, cuando cumplan con los siguientes criterios:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	5	Ed	b) Misma clasificación o mismo documental de homologación	c) Misma clasificación o mismo documental de homologación	Indicar que constituye el documental de homologación	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que en los incisos 10.3.2, c) y 10.4.2, c) ya se incluyen los elementos que permiten distinguir la documental de homologación.
Stellantis	Tablas 1, 2, 3 y 4	Te	d)	CAMBIO PROPUESTO: Añadir las regulaciones CONTRAN a las tablas 1, 2, 3 y 4 Tabla 1.-Dispositivos de Seguridad y sus especificaciones Dispositivo CONTRAN Apoyacabeza CONTRAN 518/2015 Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes. CONTRAN 518/2015 Indicadores y Controles CONTRAN 758/2018 Doble cerradura de cofre CONTRAN 426/2012	JUSTIFICACIÓN: Se propone la reincorporación de las regulaciones CONTRAN como parte de las Normas nacionales o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, reconocidas para acreditar el cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Las regulaciones CONTRAN se encuentran actualmente reconocidas como Normas o regulaciones extranjeras que	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión de las regulaciones CONTRAN toda vez que la mayor parte de nuestros socios comerciales emplea las regulaciones UNECE o FMVSS.

				<p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. CONTRAN 226/2007 o CONTRAN 703/2017</p> <p>Sistemas de asientos CONTRAN 220/2007</p> <p>Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c). INMETRO 379/2021</p> <p>Faros delanteros CONTRAN 667/2017</p> <p>Luces de advertencia (intermitentes) CONTRAN 667/2017</p> <p>Luz de freno CONTRAN 667/2017</p>	<p>permiten acreditar el cumplimiento de la NOM-194-SCFI-2015 (vigente), las cuales cumplen cabalmente con el objetivo legítimo perseguido por dicha NOM de brindar seguridad a los usuarios. De igual forma se encuentran técnicamente alineadas al</p>	
				<p>Luces de matrícula (placa trasera) CONTRAN 667/2017</p> <p>Luces de posición CONTRAN 667/2017</p> <p>Luces de reversa CONTRAN 667/2017</p> <p>Luces direccionales CONTRAN 667/2017</p> <p>Reflejantes CONTRAN 667/2017</p> <p>Sistema desempañante NA</p> <p>Sistema limpia y lava parabrisas CONTRAN 224/2007</p> <p>Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) CONTRAN 519/2015</p> <p>Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado CONTRAN 254/2007</p> <p>Velocímetro NA</p> <p>Sistema antibloqueo para frenos (ABS) CONTRAN 519/2015</p> <p>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) CONTRAN 760/2018</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto frontal CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto lateral CONTRAN 721/2018</p> <p>...</p> <p>Tabla 2-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores</p> <p>Dispositivo CONTRAN</p> <p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). CONTRAN 540/2015</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad (ESC) CONTRAN 567/2015</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) CONTRAN 518/2015</p> <p>Prueba de impacto lateral de poste CONTRAN 751/2018</p> <p>Sistema de dirección en prueba de impacto CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018</p> <p>Sistema de puertas CONTRAN 757/2017</p> <p>Luz alta de freno CONTRAN 667/2017</p> <p>Integridad del sistema de combustible CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018</p>	<p>objetivo y campo de aplicación del presente Proyecto, siendo actualmente utilizadas para la dictaminación de vehículos, por lo cual, no existe justificación sustentada para su eliminación ya que a la fecha además de haberse utilizado en México en diversas ocasiones para la dictaminación de vehículos, no se ha detectado .que se haya presentado alguna problemática de ninguna especie con aquellos vehículos que se han dictaminado con la normativa en comentario.</p> <p>En ese sentido, se propone la reincorporación de las regulaciones CONTRAN, de conformidad con los compromisos asumidos por el Gobierno Mexicano dentro del Acuerdo de Complementación Económica No. 55 (ACE 55), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 2002, suscrito entre México, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, con el objetivo de objetivo de sentar las bases para el establecimiento del libre comercio en el sector automotor y de promover la integración y complementación productiva de sus sectores automotores.</p> <p>Al respecto, dentro del Apéndice II del ACE 55, el Gobierno de México y el de Brasil (las Partes), convinieron las disposiciones aplicables al intercambio comercial en el sector automotor. Como parte de los compromisos asumidos, las Partes se obligaron a no adoptar, mantener o aplicar normas y reglamentos técnicos que tengan por efecto u objeto</p>	

				<p>... Tabla 3-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos especiales Dispositivo CONTRAN Protección en vehículos eléctricos CONTRAN 749/2018</p>	<p>crear obstáculos innecesarios al comercio (art. 8). Por otro lado, las Partes se obligaron a intensificar la cooperación entre los organismos competentes en la materia a fin de promover el</p>	
				<p>Protección para vehículos de gas e) NA</p>	<p>conocimiento mutuo de sus respectivos sistemas y normativa (art. 11). Asimismo, tratándose del intercambio comercial en el sector automotor, las Partes se obligaron a observar lo dispuesto en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC (AOTC) y en el Acuerdo Marco para la Promoción del Comercio Mediante la Superación de Barreras Técnicas al Comercio de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) (art. 9). Ahora bien, de conformidad con lo previsto en el AOTC, los Miembros considerarán favorablemente la posibilidad de aceptar como equivalentes, los reglamentos técnicos de otros Miembros, aun cuando difieran de los suyos, siempre que tengan la convicción de que esos reglamentos cumplen adecuadamente los objetivos de sus propios reglamentos (art. 2.7).</p> <p>Por otro lado, como parte del Acuerdo Marco para la Promoción del Comercio Mediante la Superación de Barreras Técnicas al Comercio de la ALADI, de la cual son miembros México y Brasil, también existe un compromiso de que, siempre que sea posible, se utilicen los trabajos de normalización realizados en la región (art. 4).</p> <p>En relación con lo anterior, las regulaciones CONTRAN, cuentan con un sólido sustento técnico e institucional, así como plena compatibilidad técnica con el objetivo y campo de aplicación del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, por lo cual, su exclusión como parte de las Normas o regulaciones</p>	

					<p>extranjeras o Normas Internacionales, reconocidas para acreditar el cumplimiento al presente Proyecto, implicaría la creación de un obstáculo innecesario para el intercambio comercial de vehículos nuevos entre México y Brasil.</p> <p>Lo anterior resultaría un impedimento para la comercialización en territorio nacional, en contravención a los compromisos asumidos por las partes contratantes del ACE 55, así como, por los Miembros del AOTC y la ALADI, ya que, la no aceptación de las normas CONTRAN y de los documentos que demuestran la conformidad con dichas normas implicaría que los dispositivos homologados bajo dicha regulación debieran pasar por un proceso adicional de segundas pruebas y recertificación impuesto al sujeto regulado, solo para el territorio nacional, lo cual generaría costos y trámites adicionales que representan un obstáculo innecesario al comercio internacional, no obstante que la normativa CONTRAN mantiene requisitos equivalentes a los contenidos en el presente Proyecto.</p> <p>Lo anterior violaría lo dispuesto por el Proyecto de NOM que nos ocupa que establece que, en ningún caso, las Unidades de Inspección solicitarán a los Corporativos realizar segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad reglamentados en este proyecto NOM, por lo cual, el no aceptar la normativa CONTRAN pondría en desventaja a los corporativos que importan vehículos del territorio de Brasil, generando una competencia desleal entre los sujetos obligados relacionado con el país de origen del vehículo.</p>	
					<p>Esto se muestra en las siguientes tablas en donde se muestran los distintos dispositivos propuestos en el presente Proyecto, las regulaciones CONTRAN y su correspondencia y/o, en su caso,</p>	

					<p>equivalencia con regulaciones UNECE.</p> <p>Tabla 1.-Dispositivos de Seguridad y sus especificaciones</p> <p>Dispositivo CONTRAN Correspondencia</p> <p>UNECE</p> <p>Apoyacabeza</p> <p>CONTRAN</p> <p>518/2015 UNECE R17.07</p> <p>UNECE R25.04</p> <p>Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.</p> <p>CONTRAN</p> <p>518/2015 UNECE R16.06</p> <p>UNECE R14.06</p> <p>Indicadores y Controles</p> <p>CONTRAN</p> <p>758/2018 UNECE R121.01</p> <p>Doble cerradura de cofre</p> <p>CONTRAN</p> <p>426/2012 NA</p> <p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta.</p> <p>CONTRAN</p> <p>226/2007 o</p> <p>CONTRAN 703/2017</p> <p>UNECE R46.01</p> <p>UNECE R46.04</p> <p>Sistemas de asientos</p> <p>CONTRAN</p> <p>220/2007 UNECE R17.06</p> <p>Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c).</p> <p>INMETRO</p> <p>379/2021</p> <p>UNECE R30.02</p> <p>UNECE R54.00</p> <p>Faros delanteros</p> <p>CONTRAN</p> <p>667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R112.01 o UNECE R98.01</p> <p>Luces de advertencia (intermitentes)</p>	
					<p>CONTRAN</p> <p>667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R06.01 o UNECE R148</p> <p>Luz de freno</p> <p>CONTRAN</p> <p>667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R07.02 o UNECE R148</p> <p>Luces de matrícula (placa trasera)</p> <p>CONTRAN</p> <p>667/2017 UNECE R48.04</p>	

					(Instalación) UNECE R04.00 o UNECE R148 Luces de posición CONTRAN 667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R07.02 o UNECE R148 Luces de reversa CONTRAN 667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R23.00 o UNECE R148 Luces direccionales CONTRAN 667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R06 .01 o UNECE R148 Reflejantes CONTRAN 667/2017 UNECE R48.04 (Instalación) UNECE R03.00 o UNECE R150 Sistema desempañante NA NA Sistema limpia y lava parabrisas CONTRAN 224/2007 NA Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) CONTRAN 519/2015 UNECE R13.11 o UNECE R13H.00 Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado CONTRAN 254/2007 UNECE R43.00 Velocímetro NA NA	
					Sistema antibloqueo para frenos (ABS) CONTRAN 519/2015 UNECE R13.11 o UNECE R13H.00 Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) CONTRAN 760/2018 UNECE R16.06 Protección a ocupantes contra Impacto frontal CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 UNECE R94.01 Protección a ocupantes contra Impacto lateral	

					<p>CONTRAN 721/2018 UNECE R95.02 Tabla 2-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores Dispositivo CONTRAN Correspondencia</p> <p>UNECE Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). CONTRAN 540/2015 UNECE R64.02 o UNECE R 141 - 00 Control Electrónico de Estabilidad (ESC) CONTRAN 567/2015 UNECE R 13H - 00 o UNECE R140 – 00 o R13.11 Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) CONTRAN 518/2015 UNECE R14.04 Prueba de impacto lateral de poste CONTRAN 751/2018 UNECE R135.00 Sistema de dirección en prueba de impacto CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 Cubierto por UNECE R94.01</p>	
					<p>Sistema de puertas CONTRAN 757/2017 UNECE R11.03 Luz alta de freno CONTRAN 667/2017 UNECE R48.03 o UNECE R07.02 Integridad del sistema de combustible CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 UNECE R34.02 parte 1 o parte 2 anexo 4 (Requisitos de impacto trasero) Tabla 3-Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos especiales Dispositivo CONTRAN Correspondencia UNECE</p>	

					Protección en vehículos eléctricos CONTRAN 749/2018 UNECE R100.01 Protección para vehículos de gas NA NA	
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	6.	Ed	Todas las submarcas de vehículos, en cualquiera de sus versiones, deben de contener los dispositivos de seguridad citados en la tabla 1.	Todos las submarcas de vehículos incluidos en el alcance del presente Proyecto de norma-oficial mexicana en cualquiera de sus versiones, deben tener de contener los dispositivos de seguridad citados en la tabla 1.	Delimitar el alcance de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que mejor transmite la intención de la regulación.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	6.	Ed	Los corporativos deben acreditar el cumplimiento de los dispositivos de seguridad con las NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales enlistadas en la tabla 1.	Los corporativos deben acreditar el cumplimiento de que los dispositivos de seguridad cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas o Regulaciones Internacionales o extranjeras NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales en listadas en la tabla 1.	Concretar aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Los corporativos deben acreditar el cumplimiento de los dispositivos de seguridad con las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras enlistadas en la tabla 1.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	Tabla 1.	Ed	Toda la tabla 1	Integrar las notas a la fila que corresponde para eliminar las notas y que se identifique como "observación de aplicación" Se sugiere dar formato a la tabla para ordenar e identificar lo aplicable en cada dispositivo.	Se sugiere integrar las notas en el inciso que aplique para un mejor entendimiento	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con 6.6.6.6 de la NMX-Z-013-SCFI-2015 las notas en tablas deben de ser colocadas al final de la misma.
ANASEVI	Tabla 1	Te	UNECE R48 (Instalación) o UNECE R112 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R04 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R23 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 UNECE R48 (Instalación) o UNECE R03	UNECE R48 (Instalación) y UNECE R112 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R06 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R07 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R04 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R07 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R23 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R06 UNECE R48 (Instalación) y UNECE R03	Para los dispositivos de iluminación, la regulación de la UNECE separa las regulaciones que le aplican a cada uno de los dispositivos de la regulación sobre su instalación en el vehículo. Por ejemplo, para el caso de la luz de frenos, las luminarias deben cumplir con la regulación R07, en tanto que la instalación en el vehículo debe cumplir con la regulación R48. La redacción actual indica que se debe cumplir con una u otra ya que esta descrito en todos los casos como UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07. Es nuestra opinión que debería estar escrita UNECE R48 (Instalación) y UNECE R07, ya	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con el funcionamiento de las regulaciones UNECE se puede aceptar una u otra regulación, asimismo existe la nota D) que aclara el uso de las normas de componente y que cita: Notas: ... d) Por cambio de especificación de componente sin impacto en la instalación se aceptará la regulación del componente.

					que en el vehículo, las luminarias deben cumplir con la R7 y el vehículo debe tener instaladas las luminarias R7 de acuerdo con la regulación R48, Ahora bien si de origen un vehículo es homologado R48 por un organismo acreditado de acuerdo con las reglas del Acuerdo 1958 de la UNECE, las lámparas deben estar homologadas de acuerdo con la regulación aplicable.	
CANACINTRA	Tabla 1	Te	Llantas, Llanta de refacción ^{o)} , llanta para rodado sin aire ^{o)} . NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086-SCFI-2018 o NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086/1-SCFI-2011	Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c). NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086-SCFI-2018 o NMX-D-136-CT-1988	Eliminar la NOM-086/1-SCFI-2011, pues su aplicación es para llantas para vehículos con PBVD superior a 4,356 kg, los cuales no son motivo de este proyecto de NOM.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la NOM-086/1-SCFI-2011 contiene especificaciones técnicas para las llantas de uso temporal que son empleadas en este apartado de la tabla.
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	Llantas, Llanta de refacción c), llanta para rodado sin aire c) UNECE R30 o UNECE R54 o UNECE R64 o UNECE R142	UNECE R30 o UNECE R54 o UNECE R117 (<i>serie de enmiendas 00</i>) o UNECE R142 o UNECE R64 ^{o)}	UNECE R117 se refiere a la aprobación de las llantas bajo ECE, para llantas neumáticas de categorías C1,C2 y C3 en vehículos M o N. Especifica los requerimientos de ruido de rodado, agarre húmedo, y resistencia al rodado. No acotar por criterio voluntario y que las normas atiendan su alcance y objetivo particular. Evitar riesgo para que el tema voluntario se discuta nuevamente. Se puede ajustar la perspectiva sobre si las normas están ligadas al objetivo de la NOM. Y que permanezcan aquellas que están ligadas al desempeño y no necesariamente al tema de un servicio u otros.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: UN R30 o UN R54 o UN R117 o UN R142 o UN R64 ^{o)} . Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación R117 la versión 02
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	Capítulo 6 y Apéndice A	Te	Faros delanteros UNECE R48 (Instalación) o UNECE R112 ^{o)}	UNECE R48 (Instalación) o UNECE R112 ^{o)} . o UNECE R98 (<i>serie de enmiendas 00</i>) ^{o)} o UNECE R123 (<i>serie de enmiendas 00</i>) ^{o)} o UNECE R149 ^{o)} (<i>serie de enmiendas 00</i>)	ECE-149 cubrirá todos los Dispositivos de Iluminación Vial (RID) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE - 19, 98, 112, 119 y 123. - Faros que emiten una luz de carretera y / o una luz de cruce asimétrica	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: UN R48 (Instalación) o

					<ul style="list-style-type: none"> - Sistemas de iluminación frontal adaptables (AFS) - Faros antiniebla delanteros - Lámparas de esquina <p>ECE-98 cubre a los faros frontales de alta intensidad de descarga (High Intensity Discharge o HID en inglés)</p> <p>ECE-123 cubre a los faros frontales Adaptativos (Adaptative Font-lighting System o AFS en inglés)</p>	<p>UN R112^{d)} o UN R98 d) o UN R123 d) o UN R149^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R98 la serie de enmiendas 00 y para la regulación UN R123 la serie de enmiendas 00</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	<p>Luces de advertencia (intermitentes)</p> <p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06^{d)}</p>	<p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 d) o <i>UNECE R148^{d)} (serie de enmiendas 00)</i></p>	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de estacionamiento - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios subsecuentes se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	<p>Luz de freno</p> <p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07^{d)}</p>	<p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 d) o <i>UNECE R148^{d)} (serie de enmiendas 00)</i></p>	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p>

					<ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de estacionamiento - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	Luces de matrícula (placa trasera) UNECE R48 (Instalación) o UNECE R04 ^{d)}	UNECE R48 (Instalación) o UNECE R04 ^{d)} o UNECE R148 ^{d)} (serie de enmiendas 00)	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de estacionamiento - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	Luces de posición UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 ^{d)}	UNECE R48 (Instalación) o UNECE R07 ^{d)} o UNECE R148 ^{d)} (serie de enmiendas 00)	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)}</p>

					<p>estacionamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>o UN R148 ^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
<p>General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA</p>	<p>Capítulo 6, Apéndice A</p>	<p>Te</p>	<p>Luces de reversa</p> <p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R23 ^{d)}</p>	<p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R23 d) o UNECE R148 ^{d)} (serie de enmiendas 00)</p>	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de estacionamiento - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148 ^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148 ^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
<p>General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA</p>	<p>Capítulo 6, Apéndice A</p>	<p>Te</p>	<p>Luces direccionales</p> <p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 ^{d)}</p>	<p>UNECE R48 (Instalación) o UNECE R06 d) o UNECE R148 ^{d)} (serie de enmiendas 00)</p>	<p>ECE-148.00 cubrirá todos los dispositivos de señalización luminosa (LSD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-4, 6, 7, 23, 38, 77, 87 y 91.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lámparas de alumbrado de la placa de matrícula trasera - Lámparas indicadoras de dirección - Lámparas de posición - Lámparas de parada - Lámparas de señalización de final de carrera - Lámparas de marcha atrás - Lámparas de maniobra - Faros antiniebla traseros - Lámparas de estacionamiento - Lámparas de circulación diurna - Luces de posición laterales 	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 (Instalación) o UN R06 d) o UN R148 ^{d)}</p> <p>Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R148 la serie de enmiendas 00</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE del dispositivo de Luz Alta de Freno de la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148 ^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>

General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA	Capítulo 6, Apéndice A	Te	Reflejos UNECE R48 (Instalación) o UNECE R03 ^{d)}	UNECE R48 (Instalación) o UNECE R03 d) o UNECE R150 ^{d)} (serie de enmiendas 00)	ECE-150 cubrirá todos los Dispositivos Retro-Reflectantes (RRD) y combina los requisitos técnicos de los Reglamentos ECE-3, 27, 69, 70 y 104.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: UN R48 (Instalación) o UN R03 d) o UN R150 ^{d)} Asimismo, lo referente a la serie de enmiendas se añade al apéndice A, siendo para la regulación UN R150 la serie de enmiendas 00
CANACINTRA	Tabla 1, nota g)	Te	g) Únicamente para vehículos de pasajeros con un peso bruto vehicular de diseño de más de 3 500 kg (7 716 lb) y hasta 3,857 kg que están equipados con sistemas de freno hidráulico o eléctrico.	g) Únicamente para vehículos con un peso bruto vehicular de diseño de más de 3 500 kg (7 716 lb) y hasta 3,857 kg que están equipados con sistemas de freno hidráulico o eléctrico.	Eliminar "de pasajeros" pues la regulación FMVSS-105 en su campo de aplicación indica: S3. Application. This standard applies to multi-purpose passenger vehicles, trucks, and buses with a GVWR greater than 3,500 kilograms (7,716 pounds) that are equipped with hydraulic or electric brake systems.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: g) Únicamente para vehículos con un peso bruto vehicular de diseño de más de 3 500 kg (7 716 lb) y hasta 3,857 kg que están equipados con sistemas de freno hidráulico o eléctrico.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	6.	Ed	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.	3 Todos los vehículos incluidos en el alcance del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana ligeros-nuevos-y-los-vehículos-ligeros-existentes en cualquiera de sus versiones, que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 1, y los dispositivos de seguridad enunciados indicados en la tabla 2.	Redacción para una mayor claridad al texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción actual es la que mejor refleja el objetivo de la regulación. No obstante se aclara que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y que este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.
CANACINTRA	6	Te	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2. La entrada en	Para la fecha en que se publicará este proyecto como NOM, ya se estarán comercializando vehículos año modelo 2022, así como ya habrán sido dictaminados algunos vehículos año modelo	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de

			dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.	vigor de las especificaciones de la tabla 2 queda definido en los artículos transitorios.	2023 y es probable que ya se estén comercializando vehículos año modelo 2023, por lo que consideramos difícilmente cumplible lo establecido en el proyecto y de ahí la propuesta de modificación. Nos parece que un tiempo razonable es un periodo de dos años calendario para que sea posible el proceso de dictaminación, la planeación de producción y en su caso de transporte para los vehículos importados, y asegurar el cumplimiento, tiempo que solicitamos sea incluido en un artículo transitorio.	conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.
General Motors De México S. de R.L. de C.V.	6	Te	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.	Modificar la fecha de implementation indicada como año modelo 2023 a una fecha posterior que tome en cuenta los tiempos necesarios de la Industria para realizar los cambios necesarios para cada uno de los requerimientos, principalmente los asociados a pruebas de impacto que requieren modificaciones estructurales significativas en los vehículos, considerando el tiempo correspondiente de diseño y validación de los mismos (5 a 7 años) Así mismo se recomienda que la cadencia de implementación considere si es un vehículo existente o nuevo, dado que los tiempos de desarrollo y validación son diferentes, esta situación ha sido reconocida en la norma actualmente vigente	No es factible ni operable para los sujetos regulados que el inicio de nuevas exigencias a los tipos de vehículos nuevos y los existentes sea el año modelo 2023. Lo anterior, debido a que por el proceso normativo restante para la publicación y entrada en vigor de este proyecto de norma como definitiva se dará en el año calendario 2022, cuando los vehículos del año modelo 2023 ya han sido aprobados, diseñados, fabricados y habrá iniciado su comercialización en el territorio nacional. Se debe separar la entrada de exigencias entre tipos de vehículo nuevos y los existentes pues la factibilidad y complejidad de inclusión de contenido en los vehículos depende de la etapa en el proceso de desarrollo en la que éstos se encuentren. Para que los vehículos sean capaces de cumplir con las pruebas de impacto se requiere ejecutar modificaciones en	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.
					estructuras y arquitecturas vehiculares equivalentes al tiempo de desarrollo total vehicular. Para ejecutar modificaciones de esta naturaleza se requiere desarrollo de diseños, ejecución de pruebas virtuales, desarrollo y pruebas prototipos, identificación de requerimientos de capital y su aprobación, desarrollo y manufactura de juegos de herramientas y troqueles estructurales nuevos, identificación de proveedores y desarrollos conjuntos.	

					modificaciones en plantas de ensamble y talleres de carrocerías, validaciones y aprobaciones de producción correspondientes. Estas actividades requieren tiempos de 5 a 7 años. Estos tiempos son necesarios y de suma prioridad a considerar para el buen desarrollo y éxito del sujeto regulado en la implementación de esta norma, en particular en donde se requieren modificaciones estructurales e inherentes a la arquitectura y estructura vehicular.	
AMIA, AMDA	6	Te	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.	Se propone ajustar el párrafo estableciendo una calendarización gradual de las exigencias diferenciada para tipos de vehículos nuevos y tipos de vehículos existentes toda vez que el año modelo 2023 indicado en el proyecto de modificación es inviable e inoperable para la industria automotriz terminal en su conjunto.	Se propone alinear la exigencia de cada dispositivo de seguridad considerando los elementos de planeación de la industria. <ul style="list-style-type: none"> La incorporación de dispositivos de seguridad demanda cambios sustanciales de ingeniería en el vehículo (por ejemplo: adecuaciones en materia de estructura, electrónica, desarrollo, entre otros o inclusive, el desarrollo de nuevas plataformas y tecnologías). Por lo anterior, definir una exigencia para un determinado año modelo sin considerar la planeación de la industria automotriz afectaría a la producción y a la cadena de suministro de los vehículos, impidiendo cumplir con los 	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.
					requisitos previstos en el Proyecto de NOM si se establecen tiempos de entrada en vigor menores a los mínimos indispensables requeridos por la industria. <ul style="list-style-type: none"> De manera general, los programas de desarrollo de un vehículo son muy complejos y se llevan a cabo en periodos que van de 3 a 6 años, sin embargo, en casos donde se requiere cambiar la arquitectura estructural del vehículo, esto puede sumar un tiempo adicional. En la industria, los procesos de planeación financiera y de desarrollo del vehículo se detonan a partir de una norma vigente y aplicable, cuyos requerimientos se adoptan conforme a la 	

					<p>gradualidad necesaria que se acople a dichos procesos, por lo que las regulaciones deben prever la progresividad gradual considerando que incorporar cualquier dispositivo de seguridad en los vehículos representa algún nivel de complejidad. Para la introducción de los distintos dispositivos, debe considerarse como punto de partida la publicación de la norma definitiva con el fin de que se tengan definidos en su totalidad los requerimientos técnicos y de homologación correspondientes. Posteriormente, es necesario llevar a cabo el desarrollo y adaptación de la tecnología y las modificaciones necesarias al vehículo para satisfacer los requerimientos técnicos que contempla el Proyecto de NOM para cada dispositivo de seguridad. Finalmente, las modificaciones que se realicen deben ser validadas y aprobadas bajo los requerimientos internos del</p>	
					<p>proceso de desarrollo del producto, debiendo llevar a cabo las pruebas necesarias para ello.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El propio Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC señala en su artículo 2.12 que salvo en las circunstancias urgentes mencionadas en el párrafo 10, los Miembros preverán un plazo prudencial entre la publicación de los reglamentos técnicos y su entrada en vigor, con el fin de dar tiempo a los productores de los Miembros exportadores, y en especial de los países en desarrollo Miembros, para adaptar sus productos o sus métodos de producción a las prescripciones del Miembro importador. • Asimismo, dentro del texto del T-MEC, en su Artículo 11.8 "Plazo de Cumplimiento para los Reglamentos Técnicos y Procedimientos de Evaluación de la Conformidad", menciona que: <ol style="list-style-type: none"> 1. Para los efectos de los Artículos 2.12 y 5.9 del Acuerdo 	

					<p>OTC, el término "plazo prudencial" significa normalmente a un plazo no menor a seis meses, salvo cuando esto no sea efectivo para cumplir los objetivos legítimos perseguidos por el reglamento técnico o procedimiento de evaluación de la conformidad.</p> <p>2. De ser posible y apropiado, cada Parte procurará proporcionar un intervalo de más de seis meses entre la publicación de un reglamento técnico o procedimiento de evaluación de la conformidad finales y su entrada en vigor.</p> <p>3. Además de los párrafos 1 y 2, al establecer un "plazo prudencial" para un reglamento técnico específico o</p>	
					<p>procedimiento de evaluación de la conformidad, cada Parte proporcionará a los proveedores un plazo, conforme a las circunstancias, para poder demostrar la conformidad de sus productos con los requisitos pertinentes del reglamento técnico antes de la fecha de entrada en vigor del reglamento técnico específico o procedimiento de evaluación de la conformidad. Al hacerlo, cada Parte procurará tomar en consideración los recursos disponibles para los proveedores.</p> <p>• La comercialización de vehículos año modelo 2023 iniciará en el primer trimestre de 2022 por lo que actualmente su diseño ya se encuentra finalizado, en muchos casos pronto entrarán en procesos de fabricación o embarque hacia nuestro país, asimismo, las pruebas necesarias para la generación de la documentación requerida ya se han completado y, la práctica generalizada en la industria implica que los corporativos han obtenido las homologaciones de cumplimiento de la NOM-194 antes de iniciar la producción o del embarque de vehículos hacia nuestro país, por lo anterior, es imposible intervenir el contenido</p>	

					de dichos vehículos del año modelo 2023. Dada la situación descrita anteriormente y la etapa de desarrollo en que se encuentra el proyecto de modificación de la NOM-194-SCFI-2015 se solicita atentamente no incluir el año modelo 2023 como el año de exigencia de los dispositivos de seguridad, sino establecer una cadencia específica para cada dispositivo de seguridad en lo particular dada su complejidad y considerando la planeación del sujeto regulado.	
Stellantis	6	Te	<p>6. Elementos esenciales de seguridad.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>7. Elementos de seguridad para vehículos especiales.</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, hidrógeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones, deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO:</p> <p>Se propone modificar ambos párrafos de tal manera que se permita una calendarización gradual dispositivo por dispositivo para los nuevos requerimientos de series de enmiendas en la tabla 1, y los dispositivos en las tablas 2 y 3. Se propone que esta calendarización haga también una distinción entre los tipos de vehículos nuevos y existentes.</p>	<p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Para la introducción de los distintos dispositivos, debe considerarse como punto de partida la publicación de la norma definitiva, de manera que se tengan claramente definidos los requerimientos técnicos y de homologación correspondientes. A partir de este punto se iniciará con el desarrollo y adaptación de la tecnología y las modificaciones necesarias al vehículo para satisfacer dichos requerimientos. Una vez identificada la solución técnica o diseño se continuará con la validación y aprobación del diseño bajo los requerimientos internos del proceso de desarrollo del producto. La etapa final comprenderá las pruebas necesarias y la documentación para subsanar los requerimientos de homologación y dictaminación correspondientes.</p> <p>Por otro lado, la comercialización de vehículos año modelo 2023 iniciará en el primer y segundo trimestres de 2022 por lo que actualmente su diseño ya se encuentra finalizado y las pruebas necesarias para la generación de la documentación requerida para su homologación ya se encuentran en proceso y en muchos casos finalizadas. Además, se planea que su dictaminación inicie a finales de 2021 e inicios de 2022 por lo que se la misma se debe realizar bajo la NOM-194-SCFI-2015 vigente. Dada la situación</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.</p>

					<p>descrita anteriormente y la etapa de desarrollo en que se encuentra el proyecto de modificación de la NOM-194-SCFI-2015 se solicita no incluir el año modelo 2023 y comenzar con la aplicación de los nuevos requerimientos a partir del año modelo 2024.</p>	
					<p>Adicionalmente, debe considerarse que la gradualidad para la adopción de nuevos dispositivos de seguridad es una condición indispensable para una industria automotriz terminal y su cadena de proveeduría global.</p> <p>Esto dado que los programas de desarrollo, de un vehículo se llevan a cabo en periodos que van de 3 a 6 años, y en casos donde se requiere un diseño específico de la arquitectura estructural del vehículo (por ejemplo, en impacto lateral de poste), el proceso completo puede llevar hasta 10 años. Asimismo, es necesario también considerar que existen ventanas de tiempo limitadas a lo largo del periodo de producción de un año modelo en las que se pueden aprobar e introducir modificaciones a los vehículos para acomodar nuevos dispositivos o sistemas, esto para mantener la adecuada gestión y trazabilidad de cambios del producto.</p> <p>Continuando con la gradualidad, es necesario considerar que la Organización Mundial de Comercio señala en el Artículo 212 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que salvo en las circunstancias urgentes mencionadas en el párrafo 10, los miembros preverán un plazo prudencial entre la publicación de los reglamentos técnicos y su entrada en vigor, con el fin de dar tiempo a los productores de los Miembros exportadores, y en especial de los países en desarrollo miembros, para adaptar sus productos o sus métodos de producción a las prescripciones del miembro importador. Dado lo expuesto anteriormente se solicita</p>	

					atentamente que se realice una adecuada calendarización para la introducción de cada uno de los nuevos requerimientos	
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	6	Ed	Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, según les resulte aplicable.	Los corporativos deben acreditar que los dispositivos de seguridad cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas o Regulaciones Internacionales o extranjeras listadas en la tabla 2.	Claridad a la norma Definir las responsabilidades de la documentación Consistencia y orden con los deberes	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.
CANACINTRA	Tabla 2	Te	Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos año modelo 2023 y posteriores	Nuevos dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones	Con base en el comentario anterior eliminamos la referencia a la fecha de inicio de la aplicabilidad de estos dispositivos.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinara el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	Tabla 2	Ed	Toda la tabla 2	Integrar las notas a la fila que corresponde para eliminar las notas y que se identifique como "observación de aplicación" Se sugiere dar formato a la tabla para ordenar e identificar lo aplicable en cada dispositivo.	Se sugiere integrar las notas en el inciso que aplique para un mejor entendimiento	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con 6.6.6.6 de la NMX-Z-013-SCFI-2015 las notas en tablas deben de ser colocadas al final de la misma.
ANASEVI	Tabla 2	Te	UNECE R48 o UNECE R07	UNECE R48 y UNECE R07	Idem. Justificación anterior.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente toda vez que de conformidad con el funcionamiento de las regulaciones UNECE se puede aceptar una u otra regulación, por lo que se adiciona la nota b) que aclara el uso de las normas de componente y que cita: Notas: ---

						<p>b) Por cambio de especificación de componente sin impacto en la instalación se aceptará la regulación del componente.</p> <p>Asimismo, derivado de la discusión de este dispositivo y de los comentarios anteriores se modifica la versión de regulaciones UNECE para quedar como sigue:</p> <p>UN R48 o UN R07^{b)} o UN R148 ^{b)}</p> <p>Adicionándose lo referente a la serie de enmiendas de la regulación R148 en el apéndice A siendo la versión aceptada la enmienda 00</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	7.	Ed	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, hidrogeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones, deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, hidrogeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones , deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.	Evitar confusión en el párrafo para una mayor claridad al texto	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se rechaza ajustar el periodo de entrada en vigor toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinará el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.</p> <p>Por otra parte, se modifica la redacción del párrafo introductorio para quedar como sigue:</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, híbridos en sus diferentes modalidades o gas (hidrogeno, LP, natural, etc.) deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les resulte aplicable.</p> <p>Asimismo, en concordancia se modifica la redacción introductoria a la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.</p> <p>Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.</p> <p>Tabla 2 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos posteriores</p>
CANACINTRA	7	Te	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica ...	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que incorporen como fuente motriz energía eléctrica ...	En congruencia con los comentarios anteriores solicitamos eliminar de esta parte de la norma la especificación de la fecha de	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de</p>

					<p>cumplimiento obligatoria de las especificaciones mencionadas.</p> <p>Solicitamos la existencia de un transitorio en el que se indique que la entrada en vigencia de las especificaciones del capítulo 7 sea de 2 años con posterioridad a la entrada en vigencia de la NOM.</p>	<p>Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se rechaza ajustar el periodo de entrada en vigor toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinará el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.</p> <p>Por otra parte, se modifica la redacción del párrafo introductorio para quedar como sigue:</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, híbridos en sus diferentes modalidades o gas (hidrogeno, LP, natural, etc.) deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les resulte aplicable.</p> <p>Asimismo, en concordancia se modifica la redacción introductoria a la tabla 2 para quedar como sigue:</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.</p> <p>Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.</p> <p>Tabla 2 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos posteriores</p>
General Motors De México S. de R.L. de C.V.	7	Te	<p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, hidrogeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones, deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.</p>	<p>Se propone ajustar el párrafo con base en la siguiente propuesta:</p> <p>Los tipos de vehículos nuevos año modelo 2024 y los tipos de vehículos existentes año modelo 2025 que se incorporen al mercado, usando como fuente motriz energía eléctrica, hidrogeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones, deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.</p>	<p>La justificación para definir la exigencia de la especificación en los años modelo 2024 y 2025 para tipos de vehículos nuevos y nuevos existentes respectivamente, está relacionada a la explicación de ajustes en el diseño, desarrollo y de ingeniería de los productos que se establecen en la planeación de estos por los sujetos regulados. (ver comentario a Tabla 2)</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.</p> <p>Se rechaza ajustar el periodo de entrada en vigor toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinará el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023.</p>
						<p>Por otra parte, se modifica la redacción del párrafo introductorio para quedar como sigue:</p> <p>Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, híbridos en sus diferentes modalidades o gas (hidrogeno, LP, natural, etc.) deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les resulte aplicable.</p> <p>Asimismo, en concordancia se modifica la redacción introductoria a la tabla 2 para quedar como sigue:</p>

						Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2. Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable. Tabla 2 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos posteriores
AMIA, AMDA	7	Te	Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, a partir del año modelo 2023, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, hidrogeno o gas, sin importar si son vehículos híbridos en cualquiera de sus modalidades y/o versiones, deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les corresponda.	Se propone ajustar el párrafo estableciendo una calendarización gradual de las exigencias diferenciada para tipos de vehículos nuevos y tipos de vehículos existentes toda vez que el año modelo 2023 indicado en el proyecto de modificación es inviable e inoperable para la industria automotriz terminal en su conjunto.	Misma justificación que el comentario anterior.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente. Se rechaza ajustar el periodo de entrada en vigor toda vez que de conformidad con el artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad será la propia autoridad quien determinará el plazo de entrada en vigor de la norma y este plazo será adecuado para la regulación de modo que no será obligatoria para los vehículos 2023. Por otra parte, se modifica la redacción del párrafo introductorio para quedar como sigue: Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, híbridos en sus diferentes modalidades o gas (hidrogeno, LP, natural, etc.) deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les resulte aplicable. Asimismo, en concordancia se modifica la redacción introductoria a la tabla 2 para quedar como sigue: Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2. Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable. Tabla 2 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos posteriores
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	7	Ed	Los dispositivos de seguridad, podrán dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 3, ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, según les resulte aplicable.	Los corporativos deben acreditar el cumplimiento de que los dispositivos de seguridad cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas o Regulaciones Internacionales o extranjeras NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales según les resulte aplicable en la tabla 3 según corresponda a cada dispositivo de seguridad.	Se define las responsabilidades de quien	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Los dispositivos de seguridad, podrán dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 3, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	Tabla 3	Ed	Toda la tabla 3	Integrar las notas a la fila que corresponde para eliminar las notas y que se identifique como "observación de aplicación" Se sugiere dar formato a la tabla para ordenar e identificar lo aplicable en cada dispositivo.	Se sugiere integrar las notas en el inciso que aplique para un mejor entendimiento	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que de conformidad con 6.6.6.6 de la NMX-Z-013-SCFI-2015 las notas en tablas deben de ser colocadas al final de la misma.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	8	Ed	Los dispositivos de seguridad, podrán cumplir con alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 4, ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, según les resulte aplicable o con alguna otra especificación técnica a discreción del corporativo.	Los dispositivos de seguridad, podrán cumplir con alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 4, ya sea NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales, según les resulte aplicable o con alguna otra especificación técnica a discreción del corporativo.	Concretar que documentación se refiere discreción del corporativo	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que lo que se busca con este apartado es no limitar la tecnología de los corporativos e incentivar la inclusión de los elementos voluntarios, por lo que si se precisa la información se obtendría un efecto contrario al esperado.
General Motors De México S. de R.L. de C.V. AMIA, AMDA	Tabla 4	Te	Los vehículos ligeros existentes y los vehículos ligeros nuevos que se incorporen al mercado, además de los dispositivos obligatorios, podrán incluir de forma voluntaria en cualquiera de sus versiones alguno o varios de los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 4.	Los tipos de vehículos existentes y los tipos de vehículos nuevos que se incorporen al mercado, además de los dispositivos obligatorios, podrán incluir de forma voluntaria, más no obligatoria, en cualquiera de sus versiones alguno o varios de los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 4.	Se propone precisar que la incorporación de los dispositivos de seguridad de la tabla 4 no es obligatoria.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la propuesta es redundante con el texto actual por lo que no se considera necesaria la inclusión.
AMIA, AMDA	Tabla 4	Te	Dispositivo: Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento Hace referencia a las regulaciones: - NMX-J-756-2-ANCE-2019 UNECE R10	Se propone incluir una nota a la referencia de la regulación UNECE R 10 que indique lo siguiente: Nota: a) la UNECE R10 solo aplica para vehículos conectables a la red de recarga eléctrica (vehículos PHEV y EV).	Con la propuesta se busca establecer el tipo de vehículos a los que podría aplicar de forma opcional voluntaria la regulación UNECE R10, lo anterior bajo el supuesto de que existen vehículos híbridos que, si bien tienen un grado de electrificación, éstos no se conectan a puntos de recarga.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Notas: a) La UNECE R10 solo aplica para vehículos conectables a la red de recarga eléctrica (vehículos híbridos conectables y eléctricos).
HONDA DE MEXICO	Tabla 4	Te	No existe.	Especificar que solo aplica para vehículos PHEV, EV ya que los HEV no son conectables	Ser más precisos en la regulación	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Notas: a) La UNECE R10 solo aplica para vehículos conectables a la red de recarga eléctrica (vehículos híbridos conectables y eléctricos).
ANASEVI	Tabla 4	Te	Dispositivo / especificación incluido en la tabla 4	Dispositivo / especificación incluido en la tabla 2 (obligatorio)	De acuerdo con el estudio que presentamos en el anexo único que acompaña este documento, considerando las velocidades a las que ocurren los atropellamientos y que de los vehículos ligeros, solo los vehículos con PBVD menor a 2,500 kg, y los no excluidos por	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión del dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de

					<p>su tipo de construcción, contarían con este dispositivo, estimamos que su aportación en cuanto a reducir las fatalidades sería de un 15% de las fatalidades de peatones, por lo que la instalación de este dispositivo reduciría anualmente las fatalidades de los peatones en 337 personas, así como la reducción de lesionados sería de 2,581 personas, con un ahorro de \$397 millones de dólares cada año.</p>	<p>cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p>
<p>General Motors De México S. de R.L. de C.V., AMIA, AMDA</p>	<p>Tabla 4.</p>	<p>Te</p>		<p>Dispositivo protección a peatones opcional voluntario.</p>	<p>Consideramos correcto que los requisitos de protección de los peatones sea opcional voluntario, por lo que solicitamos ratificar el carácter voluntario para este dispositivo. Solicitamos a la DGN que mantenga en la norma definitiva el dispositivo protección a peatones como voluntario opcional y de esa forma, se respete el T-MEC (en vigor) y el criterio de equilibrio en la regulaciones extranjeras aceptadas, toda vez que en los EE.UU. el tema sigue un proceso de cuidadosa revisión ya que el enfoque regulatorio norteamericano es el de evitar las colisiones, este enfoque es costo efectivo y por ello aún no se ha desarrollado una regulación en esta área</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión del dispositivo de protección a peatones como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.</p>
					<p>(protección a peatones). Consideramos que avanzar prematuramente para hacer obligatorio este requisito haría más costoso el cumplimiento de los sujetos regulados aun cuando no existan las cifras de impacto positivo de los nuevos dispositivos de seguridad en torno a evitar las colisiones (frenos ABS, control electrónico de estabilidad, monitoreo de presión de llantas, entre otros). Asimismo, afectaría los beneficios del T-MEC al establecer una nueva barrera comercial con los Estados Unidos. Incluir este, así como cualquier otro compromiso que no tenga una contraparte de la regulación FMVSS, también sería incompatible con los compromisos asumidos en la carta complementaria de las normas automotrices del USMCA. Se debe evitar otorgar una ventaja normativa a los</p>	

					<p>vehículos de perfil europeo que pudieran integrar el dispositivo.</p> <p>Debemos atender como país, las muy importantes áreas de oportunidad que complementan la política pública integral en materia de seguridad vial con base en las causas de los accidentes. La norma no puede cargar todo el peso de la seguridad vial. Se debe evaluar el impacto de la NOM-194 vigente (5 años de la entrada en vigor) y los beneficios de los nuevos requisitos del anteproyecto.</p> <p>Debemos atender la cadencia en las exigencias de las regulaciones aceptadas, EEUU no exige el dispositivo y Europa inició la exigencia del dispositivo en 2018, al 100% hasta 2022 (después de 5 décadas de esfuerzos en seguridad vial). Incorporar un dispositivo como protección a peatones en vehículos existentes no es factible, sería equivalente a desarrollar un nuevo vehículo que resulta en múltiples costos por el diseño, desarrollo,</p>	
					<p>pruebas, validación y más.</p> <p>Requerir el dispositivo protección a peatones sin atender elementos básicos como el examen para obtener licencias de manejo, tendrá efectos negativos en la renovación del parque vehicular al elevar los costos de todos los vehículos y hacerlos inaccesibles a muchos ciudadanos, cuando el parque vehicular de vehículos nuevos representa solo el 2% del total de vehículos (para 2018 y 2019).</p> <p>En ese sentido, consideramos que otros dispositivos incluidos en la Tabla 4 del capítulo 8 que carecen de paridad regulatoria entre FMVSS y UNECE deben permanecer como opcionales voluntarios hasta en tanto no exista una regulación equivalente, por ejemplo: asistencia de frenado, frenado autónomo de emergencia y la caja negra.</p>	
ANASEVI	Tabla 4	Te	Dispositivo / especificación incluida en la tabla 4	Dispositivo / especificación incluida en la tabla 2 (obligatorio)	De acuerdo con el estudio que presentamos en el anexo único, el sistema de alerta de desviación de carril es parte de los sistemas ADAS, por lo que su justificación se muestra en conjunto con la inclusión del dispositivo de frenado autónomo	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión del dispositivo de alerta de desviación de carril como

					de emergencia. Los sistemas avanzados de advertencia y auxilio al conductor (ADAS) son de acuerdo con las experiencias internacionales lo que más pueden impactar en la reducción de accidentes, fatalidades y lesiones, tanto de ocupantes como de otros usuarios vulnerables de la vía. Se estima que las colisiones en vehículos se podrían reducir en 40% y las colisiones con usuarios vulnerables en 50%, por lo que se tendría una reducción anual en los fallecimientos de 2,936 personas y una reducción de 22,490 lesionados. La reducción en costo de los accidentes sería de \$3,465 millones de dólares cada año.	obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.
ANASEVI	Tabla 4	Te	Dispositivo / especificación incluida en la tabla 4	Dispositivo / especificación incluida en la tabla 2 (obligatorio)	De acuerdo con el estudio que presentamos en el anexo único, el sistema de frenado autónomo de emergencia es parte de los sistemas ADAS, por lo que su justificación se muestra en conjunto con la inclusión del dispositivo de alerta de desviación de carril. Los sistemas avanzados de advertencia y auxilio al conductor (ADAS) son de acuerdo con las experiencias internacionales lo que más pueden impactar en la reducción de accidentes, fatalidades y lesiones, tanto de ocupantes como de otros usuarios vulnerables de la vía. Se estima que las colisiones en vehículos se podrían reducir en un 40% y las colisiones con usuarios vulnerables en 50%, por lo que se tendría una reducción anual en los fallecimientos de 2,936 personas y una reducción de 22,490 lesionados. La reducción en costo de los accidentes sería de \$3,465	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión del dispositivo de frenado autónomo de emergencia como obligatorio en virtud de que no existen alternativas de cumplimiento para dicho dispositivo con nuestros socios comerciales. Lo anterior se resuelve considerando el artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio que promueve que las regulaciones técnicas tengan equilibrio entre los objetivos legítimos que buscan proteger y el comercio, lo anterior con la intención de evitar crear obstáculos innecesarios al comercio internacional y que se restringe más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.
Polithink S.C	9	Te			Consideramos que la propuesta del Capítulo 9 "información comercial" del Proyecto de NOM es incompleto e inconstitucional porque no protege los derechos de los consumidores ni de los usuarios de la vía. Por lo que proponemos que se incluya la siguiente redacción:	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, se modifica el capítulo 9 para quedar como sigue: 9. Información comercial. ...

				<p>En caso de existir y ser pública la información del desempeño en seguridad generada por un Programa de Evaluación de Autos Nuevos (NCAP por sus siglas en inglés), para el modelo y versión del vehículo comercializado en México, el corporativo deberá mostrarla al consumidor en el piso de venta, fichas técnicas, medios impresos, internet y demás espacios</p>	<p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene: <i>“Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p>																																												
				<p>digitales, en el formato visual utilizado por el NCAP. En caso de no existir dicha información debe indicarse “Sin evaluación NCAP” en los espacios y formato mencionados. Dicha redacción se basa en el supuesto de que el corporativo tome la información de desempeño proporcionada por un NCAP y la forma en la que debería de mostrarla para evitar publicidad engañosa. Al respecto, es importante destacar los siguientes componentes: Consideramos necesario que se señale expresamente que la información que se puede mostrar sea la de los NCAP, en primer lugar, porque, en la práctica, dicha información se presenta en el piso de venta; y en segundo lugar porque los NCAP informan sobre: (a) el cumplimiento de ciertos dispositivos de seguridad respecto a las normas nacionales o internacionales, y (b) se enfocan en la calidad de los dispositivos, su respuesta, desempeño y eficacia ante un siniestro, que es lo realmente crítico y relevante para salvar vidas. Por lo tanto, al incluir la forma en que los corporativos mostrará la información NCAP se garantiza el principio pro-persona, ya que se estaría proporcionando al consumidor información tanto de los dispositivos mínimos requeridos en un vehículo y sus características mínimas, como</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Asistencia de frenado</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Protección a peatones</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Resistencia en el toldo</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Sistemas antirobo</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Equipamiento interior</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luz de niebla</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Luces de posición laterales</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Faros de iluminación en curva</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td><td></td></tr> <tr><td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>		<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																																																
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																																																	
<i>Asistencia de frenado</i>																																																	
<i>Protección a peatones</i>																																																	
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																																																	
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																																																	
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																																																	
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																																																	
<i>Resistencia en el toldo</i>																																																	
<i>Sistemas antirobo</i>																																																	
<i>Equipamiento interior</i>																																																	
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																																																	
<i>Luz de niebla</i>																																																	
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																																																	
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																																																	
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																																																	
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																																																	
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																																																	
<i>Luces de posición laterales</i>																																																	
<i>Faros de iluminación en curva</i>																																																	
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																																																	
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																																																	

					<p>el resultado y la calidad que otorgan estos dispositivos, de una forma clara y sencilla de comprender. Además, la redacción propuesta cumple con el mandato de la</p>	<p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma Oficial Mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior. ...</p>
					<p>LFPC de que dicha información sea lo más clara posible para el consumidor, puesto que las características de los dispositivos de seguridad en vehículos y su desempeño, son extremadamente técnicas por lo que se requiere un conocimiento especializado, lo que no permite la comprensión para la población general. El método gráfico que utilizan los NCAP para comunicar la información del desempeño de los dispositivos de seguridad ante un siniestro es claro, eficaz al comunicar el desempeño, fácil de entender por no requerir conocimientos especializados, veraz y comprobable al seguir lineamientos estandarizados de evaluación y encontrarse debidamente documentado el proceso de evaluación. Al permitir que las personas accedan a esta presentación de la información, se actualizan los principios básicos en las relaciones de consumo, establecidas en el artículo 1 de la LFPC, pues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se prioriza la protección de la vida, salud y seguridad del consumidor contra riesgos provocados por productos, ya que se garantiza la libertad de elección mediante una decisión consciente e informada. • Se informa adecuada y claramente sobre los vehículos comercializados, dando datos correctos sobre las características y calidad del producto, así como los riesgos que representa, por ser o no un auto con cierta cantidad de estrellas. • Se protege contra publicidad abusiva, en tanto pretende cumplir con el requisito de estar 	

					<p>presente sin permitir realmente al consumidor comprenderla por su tecnicidad.</p> <p>ii. Comercializado en México Se debe de señalar expresamente que la utilización de la información de los NCAP debe de ser única y exclusivamente de los modelos que comercialice en México, ya que, de lo contrario, se estaría induciendo al error.</p> <p>El utilizar resultados NCAP de autos cuyo modelo puede ser el mismo, pero no se comercializan en México y por tanto no cuentan con las mismas características de seguridad, calidad y eficacia en el desempeño de sus dispositivos, sería una violación directa tanto a la Constitución, como a la Ley Federal de Protección al Consumidor, por utilizar información falsa y engañosa.</p> <p>El establecer la obligación de presentar la información de NCAP, solo si está disponible, asegura que esta permeé a los consumidores, permitiéndoles tomar una decisión informada sobre su propia vida, salud y seguridad.</p> <p>Además, hará que los corporativos presenten la información del desempeño de sus productos de una forma clara y entendible a los consumidores, evitando así información abusiva, por ser confusa e inducir al error del consumidor, aunque sea verdadera, que pueda impactar en un riesgo significativo. Esto permitirá una relación equitativa entre consumidor y el corporativo, a través del proveedor o distribuidor final. Es importante destacar el criterio en materia de Empresas</p>	
					<p>y Derechos Humanos que sostiene la Comisión Interamericana de Derechos Humanos sobre acceso a la información: Un enfoque basado en derechos humanos respecto de las actividades y operaciones</p>	

					<p>empresariales abre una nueva perspectiva a los esfuerzos por el respeto y garantía de tales derechos, teniendo como eje la dignidad y la autonomía de las personas. En ese sentido, asegurar mecanismos efectivos de transparencia y acceso a la información en este ámbito en relación con los derechos y libertades que pueden estar juego, no sólo desde la formulación de legislación y políticas públicas en cabeza del Estado, sino en aquellos mecanismos y planes liderados por las propias empresas, serán fundamentales para identificar y enfrentar de manera más adecuada los principales desafíos y riesgos que se identifiquen para la realización de los derechos humanos según las particularidades de cada contexto. Para estos efectos, el acceso a la información comprende aquella información que sea necesaria para el ejercicio o protección de los derechos humanos en el contexto de actividades empresariales, la cual debe ser suministrada de forma oportuna, accesible y completa. En la práctica, las empresas pueden poseer mucha información relacionada con los posibles impactos en los derechos humanos de sus planes y operaciones, y a menudo tienen esta información exclusivamente. Es necesario contrarrestar el desequilibrio que pueda existir en la generación, interpretación y divulgación de información entre</p>	
					<p>las empresas, que actúan como generadores y propietarias de la información, y las comunidades y las propias autoridades; tales garantías serán centrales en los procesos y acciones de prevención, de supervisión y en su caso de investigación cuando existan violaciones y abusos a los derechos humanos. Por lo anterior, los corporativos tienen la obligación de facilitar el acceso a información necesaria para proteger derechos humanos, de forma oportuna,</p>	

					<p>accesible y completa, como mecanismo de prevención a violaciones de derechos humanos.</p> <p>Conforme al artículo 7 de la LFPC todo proveedor, entendiéndose fabricantes, importadores, distribuidores y vendedores finales, está obligado a informar sobre la calidad de sus productos y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes o productos a persona alguna, así como la información de estos, fundando y motivando la obligación que se desprende de la redacción propuesta.</p> <p>iv. Medios de difusión de la información</p> <p>La necesidad de mostrar esta información en el piso de venta, fichas técnicas, medios impresos, internet y demás espacios digitales, es asegurar el acceso y disponibilidad de la información a cualquier persona que pueda llegar a adquirir un vehículo ligero, garantizando así el derecho a la información y a su acceso establecido en el artículo 6 de la Constitución, bajo el principio de máxima publicidad.</p> <p>Considerando que la</p>	
					<p>información referente al desempeño de estos dispositivos impacta directamente a la salud y seguridad de las personas, es menester que se asegure su fácil acceso.</p> <p>Por ello, el resultado NCAP debe estar en el piso de venta, la ficha técnica, medios impresos, internet y otros espacios digitales, para poder así cubrir los distintos medios que las personas pueden utilizar.</p> <p>Se debe tener en cuenta que limitar la información a un solo medio de difusión puede ser discriminatorio a ciertos grupos por su condición social, de discapacidad, económica o cualquier otro obstáculo que pudiera presentar para acceder a ella,</p>	

					<p>violentando así su derecho al acceso libre y oportuno de la información.</p> <p>v. Indicación de "No evaluado</p> <p>Si esta información aún no estuviese disponible porque la evaluación no se ha realizado, el consumidor tiene derecho a saber que estos datos no le serán proporcionados por esta razón y nuevamente, tener los elementos necesarios para realizar una decisión informada, crítica y saludable sobre su propia seguridad y vida. De ahí la necesidad de manifestar la frase "No Evaluado", sin que esta pueda provocar una confusión en el consumidor, pues en ningún momento se menciona, infiere o induce a creer que por no estar evaluado no es seguro o su desempeño es malo. Simplemente se aclara que no hay información en una presentación específica de ese vehículo.</p>	
					<p>Referente a la supuesta competencia desleal que ha argumentado algunos integrantes representantes de la industria automotriz, es imperativo ponderar los derechos de personas morales, con aquellos que son derechos humanos irrenunciables, inalienables e imprescriptibles, además de hacerlos desde una perspectiva pro-persona, que nos obliga a siempre otorgar la mayor protección a la persona. En este sentido, el asegurar el acceso a la información clara, de fácil entendimiento y que permite la protección de la salud, la seguridad y vida de una persona es superior y debe garantizarse sobre cualquier interés comercial.</p> <p>Toda vez que es un derecho de los consumidores contar con información clara, precisa, veraz y comprobable que le permita tomar una decisión consciente e</p>	

					informada sobre su propia seguridad, para las organizaciones que representamos a los consumidores, nos parece fundamental que el Capítulo 9 de la NOM efectivamente vele por estos derechos.																																	
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	9	Ed	El corporativo, al momento de brindar la información comercial relativa a sus dispositivos de seguridad en sus sitios de internet y de forma electrónica o impresa, indicará la versión del vehículo que los contiene, asimismo, dicha información deberá ser consistente con la difundida en cualquier otro sitio, ya sea de manera física o electrónica y al momento de su promoción o comercialización.	El corporativo debe, al momento de brindar la información comercial fidedigna relativa a sus dispositivos de seguridad y a la versión del vehículo que los tiene tanto en medios físicos como electrónicos en sus sitios de internet y de forma electrónica o impresa, indicará la versión del vehículo que los contiene, asimismo, dicha información deberá ser consistente con la difundida en cualquier otro sitio, ya sea de manera física o electrónica y al momento de su promoción o comercialización.	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que el texto original de la regulación transmite mejor lo que se pretende para este apartado.																																
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA	9	Te	La información comercial que publique el corporativo hacia el consumidor mediante fichas técnicas, debe ir acompañada además de la siguiente tabla, indicando la forma en la que el modelo y versión atiende el dispositivo de seguridad: <table border="1" data-bbox="661 852 913 974"> <thead> <tr> <th colspan="2">Tabla de información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad</th> </tr> <tr> <th colspan="2">¿Contiene el vehículo?</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dispositivo de seguridad</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de frenado</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección a peatones</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Si se retoma algún elemento de los capítulos 6, 7 u 8 este puede ser adicionado a la tabla anterior.</p>	Tabla de información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad		¿Contiene el vehículo?		Dispositivo de seguridad		Dispositivo de frenado		Dispositivo de protección a peatones		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos		Propuesta: Eliminar párrafo previo y posterior a la tabla 5.	La eliminación de la tabla 5, y su información complementaria se solicita pues es redundante debido a que ya existe la obligación dentro del Proyecto de NOM de integrar el listado de los dispositivos y pruebas de desempeño en las fichas técnicas, así como de declarar por medio de las leyendas que se pueden emplear según sea el caso, que existe un cumplimiento en torno a los dispositivos obligatorios indicados en el proyecto y/o los opcionales voluntarios. Esas leyendas, deberían ser suficientes para indicar al consumidor que el vehículo incorpora los dispositivos de acuerdo con las disposiciones de la propia NOM. Por otro lado, si la autoridad busca que el consumidor acceda a más información, entonces, sería conveniente que se desarrollaran otros materiales técnicos de orientación sobre los dispositivos a través de las instancias gubernamentales correspondientes.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, se modifica el capítulo 9 para quedar como sigue: 9. Información comercial. ... En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene: <i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i> <table border="1" data-bbox="1564 1161 1911 1339"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>	
Tabla de información comercial de dispositivos y sistemas de seguridad																																						
¿Contiene el vehículo?																																						
Dispositivo de seguridad																																						
Dispositivo de frenado																																						
Dispositivo de protección a peatones																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo de protección de ocupantes de vehículos																																						
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																																					
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																																						
<i>Asistencia de frenado</i>																																						
<i>Protección a peatones</i>																																						

						<table border="1"> <tr><td>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</td><td></td></tr> <tr><td>Luces frontales adaptativas (ADB)</td><td></td></tr> <tr><td>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</td><td></td></tr> <tr><td>Caja negra (Event Data Recorder)</td><td></td></tr> <tr><td>Resistencia en el toldo</td><td></td></tr> <tr><td>Sistemas antirrobo</td><td></td></tr> <tr><td>Equipamiento interior</td><td></td></tr> <tr><td>Luz de tránsito diurno (DRL)</td><td></td></tr> <tr><td>Luz de niebla</td><td></td></tr> </table>	Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).		Luces frontales adaptativas (ADB)		Sistemas de protección de impacto a baja velocidad		Caja negra (Event Data Recorder)		Resistencia en el toldo		Sistemas antirrobo		Equipamiento interior		Luz de tránsito diurno (DRL)		Luz de niebla	
Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).																								
Luces frontales adaptativas (ADB)																								
Sistemas de protección de impacto a baja velocidad																								
Caja negra (Event Data Recorder)																								
Resistencia en el toldo																								
Sistemas antirrobo																								
Equipamiento interior																								
Luz de tránsito diurno (DRL)																								
Luz de niebla																								
						<table border="1"> <tr><td>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</td><td></td></tr> <tr><td>Mitigación de la eyección de los ocupantes</td><td></td></tr> <tr><td>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</td><td></td></tr> <tr><td>Dispositivos de advertencia acústica</td><td></td></tr> <tr><td>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</td><td></td></tr> <tr><td>Luces de posición laterales</td><td></td></tr> <tr><td>Faros de iluminación en curva</td><td></td></tr> <tr><td>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</td><td></td></tr> <tr><td>Frenado Autónomo de Emergencia</td><td></td></tr> </table> <p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma Oficial Mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p>	Montaje del parabrisas y zona de intrusión		Mitigación de la eyección de los ocupantes		Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia		Dispositivos de advertencia acústica		Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales		Luces de posición laterales		Faros de iluminación en curva		Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención		Frenado Autónomo de Emergencia	
Montaje del parabrisas y zona de intrusión																								
Mitigación de la eyección de los ocupantes																								
Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia																								
Dispositivos de advertencia acústica																								
Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales																								
Luces de posición laterales																								
Faros de iluminación en curva																								
Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención																								
Frenado Autónomo de Emergencia																								
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	9	Ed	La información comercial que publique el corporativo hacia el consumidor mediante fichas técnicas, debe ir acompañada además de la siguiente tabla, indicando la forma en la que el modelo y versión atiende el dispositivo de seguridad:	La información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas, debe ir acompañada además de la siguiente tabla 5, indicando la forma en la que el modelo y versión atiende cumple con el dispositivo de seguridad:	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, se modifica el capítulo 9 para quedar como sigue: 9. Información comercial.																		

						<p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>“Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p>																																												
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirobo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luz de niebla</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Dispositivos de advertencia acústica</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces de posición laterales</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Faros de iluminación en curva</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Frenado Autónomo de Emergencia</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>		<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>		<i>Luz de niebla</i>		<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>		<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>		<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>		<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>		<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>		<i>Luces de posición laterales</i>		<i>Faros de iluminación en curva</i>		<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>		<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																																																	
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																																																		
<i>Asistencia de frenado</i>																																																		
<i>Protección a peatones</i>																																																		
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																																																		
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																																																		
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																																																		
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																																																		
<i>Resistencia en el toldo</i>																																																		
<i>Sistemas antirobo</i>																																																		
<i>Equipamiento interior</i>																																																		
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>																																																		
<i>Luz de niebla</i>																																																		
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>																																																		
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>																																																		
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>																																																		
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>																																																		
<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>																																																		
<i>Luces de posición laterales</i>																																																		
<i>Faros de iluminación en curva</i>																																																		
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>																																																		
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>																																																		

						<p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma Oficial Mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p>																						
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	9	Ed	Si se retoma algún elemento de los capítulos 6, 7 u 8 este puede ser adicionado a la tabla anterior.	Si el vehículo en cuestión tiene se retoma algún dispositivo de seguridad elemento indicado en de los capítulos incisos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de norma oficial mexicana este se puede ser adicionarse a información de la tabla 5 anterior.	Se sugiere cambiar para mayor claridad	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, se modifica el capítulo 9 para quedar como sigue:</p> <p>9. Información comercial.</p> <p>...</p> <p>En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:</p> <p><i>"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>¿Contiene el dispositivo? (Si/No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Asistencia de frenado</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Protección a peatones</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Caja negra (Event Data Recorder)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Resistencia en el toldo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sistemas antirrobo</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Equipamiento interior</i></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)	<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>		<i>Asistencia de frenado</i>		<i>Protección a peatones</i>		<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>		<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>		<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>		<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>		<i>Resistencia en el toldo</i>		<i>Sistemas antirrobo</i>		<i>Equipamiento interior</i>	
Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)																											
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>																												
<i>Asistencia de frenado</i>																												
<i>Protección a peatones</i>																												
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>																												
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>																												
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>																												
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>																												
<i>Resistencia en el toldo</i>																												
<i>Sistemas antirrobo</i>																												
<i>Equipamiento interior</i>																												

						<table border="1"> <tr> <td>Luz de tránsito diurno (DRL)</td> <td></td> </tr> </table>	Luz de tránsito diurno (DRL)																			
Luz de tránsito diurno (DRL)																										
						<table border="1"> <tr> <td>Luz de niebla</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mitigación de la eyección de los ocupantes</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositivos de advertencia acústica</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Luces de posición laterales</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Faros de iluminación en curva</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frenado Autónomo de Emergencia</td> <td></td> </tr> </table> <p>"</p> <p>Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma Oficial Mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.</p> <p>...</p>	Luz de niebla		Montaje del parabrisas y zona de intrusión		Mitigación de la eyección de los ocupantes		Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia		Dispositivos de advertencia acústica		Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales		Luces de posición laterales		Faros de iluminación en curva		Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención		Frenado Autónomo de Emergencia	
Luz de niebla																										
Montaje del parabrisas y zona de intrusión																										
Mitigación de la eyección de los ocupantes																										
Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia																										
Dispositivos de advertencia acústica																										
Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales																										
Luces de posición laterales																										
Faros de iluminación en curva																										
Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención																										
Frenado Autónomo de Emergencia																										
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo por Unidades de Inspección Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo.	La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo por Unidades de Inspección (UI) Acreditadas (UIA) y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente inciso capítulo.	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>La evaluación de la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo por Unidades de Inspección (UI) Acreditadas y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo.</p>																				

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Procedimiento de evaluación de la conformidad		Se sugiere revisar los elementos que se incluyen en el PEC; tratándose de Inspección revisar la aplica del f) seguimiento y los incisos relativos a vigencia (10.6.2), Seguimiento (10.7) y (10.8) relativo a Cancelación y Suspensión. Toda vez que los elementos mencionados son afines a un esquema de Certificación.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que se revisó el esquema de evaluación de la conformidad y dadas las particularidades del sector al cual está dirigida la regulación así como el nivel de riesgo asociado a la misma se determinó que lo más adecuado era un esquema de evaluación de la conformidad por medio de una Unidad de Inspección que evaluara determinados requisitos de conformidad con el nivel de riesgo de la regulación.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	El proceso de obtención del dictamen comprende las siguientes etapas: a) Disposiciones generales. b) Determinación de los requisitos de inspección. c) Evaluación de la información presentada. d) Decisión sobre la inspección. e) Emisión del Dictamen de Cumplimiento. f) Seguimiento.	El proceso de obtención del dictamen comprende las siguientes etapas: a) Disposiciones generales. b) Determinación de los requisitos de inspección. c) Evaluación de la información presentada. d) Decisión sobre la inspección. e) Emisión del Dictamen de Cumplimiento. f) Seguimiento.	El seguimiento no es función de una unidad de inspección. En caso de proceder el comentario, se tendrán que realizar los ajustes pertinentes en todo el documento	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que se revisó el esquema de evaluación de la conformidad y dadas las particularidades del sector al cual está dirigida la regulación así como el nivel de riesgo asociado a la misma se determinó que lo más adecuado era un esquema de evaluación de la conformidad por medio de una Unidad de Inspección que evaluara determinados requisitos de conformidad con el nivel de riesgo de la regulación como lo es el seguimiento.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Las UIA, deben informar en la temporalidad que señale la Dirección General de Normas, ya sea físicamente o por medios digitales, a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, de los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior.	Las UIA, deben informar en la temporalidad que señale la Dirección General de Normas, ya sea por medios físicos o electrónicos físicamente o por medios digitales, a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, sobre de los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: La UI, debe informar ya sea por medios físicos o electrónicos a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, sobre los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Las UIA, en ningún caso, solicitarán a los Corporativos realizar segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad reglamentados en este proyecto	Las UIA, por ningún motivo en ningún caso, podrán solicitar solicitarán a los Corporativos realizar segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad establecidos en el inciso 10.3.2. Reglamentados en este proyecto NOM, siempre que el corporativo		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

			NOM, que cuenten con la información técnica de conformidad con lo indicado en 10.3.2.	haya presentado eventos con la información técnica requerida de conformidad con lo indicado en 10.3.2.		el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: La UI, por ningún motivo podrá solicitar a los Corporativos realizar: segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad establecidos en el inciso 10.3.2. en esta NOM, siempre que el corporativo haya presentado la información técnica requerida de conformidad con dicho inciso.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.	La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en del presente Proyecto de NOM, se debe realizar por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o la versión que el corporativo designe como el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los incisos capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca que pretenda a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse de conformidad con la clasificación de los vehículos lo indicado en el inciso capítulo 5.	Definir si únicamente se realizara dictamen de cumplimiento por submarca O Se podrá agrupar No queda claro si será dictamen por vehículo o será incluido el agrupamiento.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en la presente NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse por familias de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	10	Te	La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.	La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6 o 7 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.	Se elimina "capítulo 8" pues al ser un capítulo que integra dispositivos opcionales voluntarios, en general que un vehículo incorpore dichos dispositivos voluntarios no corresponde a productos en versiones representativas sino, en este caso, de excepción, por lo que consideramos dicho capítulo sería también una particularidad en el proceso de evaluación de conformidad por su carácter de opcional.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en la presente NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse por familias de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	El dictamen de cumplimiento, debe obtenerse antes de la comercialización en el territorio nacional de los Vehículos ligeros nuevos regulados por el presente proyecto de NOM.	Previo a la comercialización de los vehículos indicados en el alcance del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana debe obtener el dictamen de cumplimiento.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que la redacción original transmite de mejor manera el objetivo del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La evaluación de la conformidad, se llevará a cabo respetando los compromisos establecidos en los	La evaluación de la conformidad, debe llevarse se llevará a cabo con base en respetando los compromisos establecidos en los acuerdos y		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre

			acuerdos y arreglos de reconocimiento mutuo, tratados y acuerdos internacionales suscritos por México.	arreglos de reconocimiento mutuo, tratados y acuerdos internacionales suscritos por México.		Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: La evaluación de la conformidad, debe llevarse a cabo respetando los compromisos establecidos en los acuerdos y arreglos de reconocimiento mutuo, tratados y acuerdos internacionales suscritos por México.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Fase preparatoria de las solicitudes de servicios de inspección.	Fase preparatoria Preparación de las solicitudes de servicios de inspección.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: 10.2.2 Preparación de las solicitudes de servicios de inspección.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	El corporativo solicita a la UIA los procedimientos, requisitos o información necesaria para iniciar la solicitud del servicio de inspección.	El corporativo solicita a la UIA los procedimientos, requisitos —o la información necesaria (procedimiento a seguir y requisitos) para el ingreso de iniciar la solicitud del servicio de inspección.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: a) El corporativo solicita a la UI la información necesaria (procedimiento a seguir y requisitos) para el ingreso de la solicitud del servicio de inspección.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La UIA debe entregar al corporativo el paquete informativo o tener a disposición a través de publicaciones, medios digitales u otros, en apego a lo previsto en el presente procedimiento y contendrá:	La UIA debe entregar por medios físicos o electrónicos al corporativo el paquete informativo para solicitar el servicio de inspección el cual debe contener como mínimo lo siguiente: o tener a disposición a través de publicaciones, medios digitales u otros, en apego a lo previsto en el presente procedimiento y contendrá:		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: b) La UI debe entregar por medios físicos o electrónicos al corporativo el paquete informativo para solicitar el servicio de inspección el cual debe contener como mínimo lo siguiente:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	i) Solicitud de trámite de servicio de inspección, la cual podrá ser en escrito libre. La solicitud debe estar correctamente requisitada y firmada por el representante o apoderado legal en original por duplicado, o firma electrónica avanzada del mismo. ii) La relación de documentos, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con este proyecto de NOM los cuales serán: - Los requisitos administrativos para protocolizar la relación	i) La solicitud debe ser estar correctamente requisitada y firmada por el representante o apoderado legal en original por duplicado, e-firma electrónica avanzada del mismo. ii) Documentación que demuestre la legal constitución del corporativo, así como la firma del contrato de prestación de servicios Los requisitos administrativos para protocolizar la relación de entre el corporativo y la UIA y Documentación para solicitar el alta del corporativo para solicitar la inspección - Contrato de prestación de servicios de inspección, dos tantos en original firmado por el representante legal. - Copia simple del Acta constitutiva del corporativo	Precisión de la aplicación de la norma Se sugiere cambiar para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: b) La UI debe entregar por medios físicos o electrónicos al corporativo el paquete informativo para solicitar el servicio de inspección el cual debe contener como mínimo lo siguiente: i. Solicitud de trámite de servicio de inspección, la cual podrá ser en escrito libre. La solicitud debe ser requisitada y firmada por el representante o apoderado legal en original por duplicado, o firma electrónica avanzada del mismo.

			de entre el corporativo y la UIA y	<ul style="list-style-type: none"> - Copia simple del Poder notarial o acta constitutiva donde incluya al representante legal en funciones. - Constancia vigente del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) - Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del corporativo - Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal o persona autorizada por el corporativo. - Comprobante de domicilio <p>* Para el caso de personas morales de otros países, debe presentar la documentación arriba requerida, acompañado del documento probatorio similar que ocupe en su País, acompañado de su traducción simple al español.</p> <p>c) El corporativo solicitante, por cada dictamen de cumplimiento que obtenga debe resguardar por medios físicos o electrónicos un expediente con la información técnica de cada dispositivo de seguridad que dio origen a tal dictamen. Dicho expediente debe conservarlo cuando menos 5 años (calendario) contados a partir de la fecha de emisión del dictamen, y estar disponible en el momento que lo requiera la autoridad competente.</p> <p>d) El corporativo solicitante, por cada dictamen de cumplimiento que obtenga debe resguardar por medios físicos o electrónicos un expediente con la información técnica de cada dispositivo de</p>	<p>ii. En caso de ser la primera solicitud, la relación de documentos, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con esta NOM los cuales serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los requisitos técnicos indicados en 10.3. • Los requisitos administrativos para celebrar el contrato de prestación de servicios entre el corporativo y la UI entre los cuales se podrán encontrar algunos de los siguientes documentos: <ul style="list-style-type: none"> - Copia simple del Acta constitutiva del corporativo - Copia simple del Poder notarial o acta constitutiva donde incluya al representante legal en funciones. - Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del corporativo - Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal o persona autorizada por el corporativo. - Comprobante de domicilio - Opcionalmente, constancia vigente del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) <p>El contrato debe ser firmado por una sola ocasión en original y por duplicado el contrato de prestación de servicios de inspección que celebre con la UI, el cual debe estar signado autógrafamente por el representante legal o apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de este.</p> <p>iii. Para el caso de solicitudes subsecuentes bastará hacer referencia al Contrato de Prestación de Servicios indicado en la fracción anterior, originalmente celebrado, en tanto el mismo se encuentre vigente.</p> <p>c) El corporativo solicitante, debe mantener por un periodo mínimo de 5 años (calendario), contados a partir de la fecha de obtención del dictamen, un expediente ya sea físico o electrónico, con la</p>
			<p>UIA, el cual debe estar signado autógrafamente por el representante legal o apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de este.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p>	<p>seguridad que dio origen a tal dictamen. Dicho expediente debe conservarlo cuando menos 5 años (calendario) contados a partir de la fecha de emisión del dictamen, y estar disponible en el momento que lo requiera la autoridad competente. Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar</p> <ul style="list-style-type: none"> - copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o - constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, - Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y - copia de identificación oficial o <p>En caso de corporativos del extranjero debe presentar la documentación sus equivalentes que corresponda en su país el extranjero.</p>	<p>información técnica de la submarca que se trate, mismo que debe estar disponible para cuando le sea solicitado por las autoridades competentes durante el periodo de conservación.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar: copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p> <p>A la firma del contrato el corporativo enviará a la UI la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo y el corporativo deberá manifestar que toda la información que se presenta está bajo protesta de decir verdad.</p> <p>d) El requisito del contrato y cualquier documentación de tipo administrativo es presentado por única ocasión, a menos que cambien las condiciones o personas originales a la firma de los mismos.</p>

						e) Los solicitantes de otros países deben anexar a la solicitud de inspección, el contrato de prestación de servicios que celebre con la UI, copia simple del documento de la legal constitución de la persona moral que solicite el servicio acompañado de su correspondiente traducción simple al español o carta del fabricante autorizando de su representación ante las autoridades nacionales a su distribuidor o importador en México; tratándose de personas físicas, copia simple de una credencial o identificación oficial con fotografía.
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	10	Te	ii. La relación de documentos, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con este proyecto de NOM los cuales serán: <ul style="list-style-type: none"> ■ Los requisitos administrativos para protocolizar la relación de entre el corporativo y la UIA y ■ Los requisitos técnicos indicados en 10.3 iii. En caso de ser la primera solicitud de inspección, Contrato de prestación de servicios. Para el caso de solicitudes subsecuentes, bastará hacer referencia al contrato de prestación de servicios originalmente celebrado, en tanto el mismo se encuentre vigente.	ii. En caso de ser la primera solicitud de inspección, la relación de documentos que se requieren para comprobar el cumplimiento con este proyecto de NOM, serán: - Contrato de prestación de servicios celebrado entre el corporativo, y la UIA - Los requisitos técnicos indicados en la sección 10.3. iii. Para el caso de solicitudes subsecuentes bastará hacer referencia al Contrato de Prestación de Servicios indicado en la fracción anterior, originalmente celebrado, en tanto el mismo se encuentre vigente. .	Los requisitos administrativos no son otros que el Contrato de Prestación de Servicios.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: ii. En caso de ser la primera solicitud, la relación de documentos, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con esta NOM los cuales serán: <ul style="list-style-type: none"> • Los requisitos técnicos indicados en 10.3. • Los requisitos administrativos para celebrar el contrato de prestación de servicios entre el corporativo y la UI entre los cuales se podrán encontrar algunos de los siguientes documentos: - Copia simple del Acta constitutiva del corporativo - Copia simple del Poder notarial o acta constitutiva donde incluya al representante legal en funciones.
						- Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del corporativo - Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal o persona autorizada por el corporativo. - Comprobante de domicilio - Opcionalmente, constancia vigente del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) El contrato debe ser firmado por una sola ocasión en original y por duplicado el contrato de prestación de servicios de inspección que celebre con la UI, el cual debe estar signado autógrafamente por el representante legal o apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de este. iii. Para el caso de solicitudes subsecuentes bastará hacer referencia al Contrato de Prestación de Servicios indicado en la fracción anterior, originalmente celebrado, en tanto el mismo se encuentre vigente.
General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA	10	Te	El corporativo debe presentar su solicitud debidamente requisitada, firmado por una sola ocasión en original y por duplicado el contrato de prestación de servicios de inspección que celebre con la UIA, el cual debe estar signado	El corporativo debe presentar su solicitud debidamente requisitada, firmado por una sola ocasión en original y por duplicado el contrato de prestación de servicios de inspección que celebre con la UIA, el cual debe estar signado autógrafamente por el representante legal o	Se propone eliminar la carta de bajo protesta de decir verdad como un elemento obligatorio adicional no así la manifestación bajo protesta de decir la verdad de la información presentada	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

			<p>autógrafamente por el representante legal o apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de éste.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p> <p>En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.</p>	<p>apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de éste.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p> <p>En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo, y el corporativo deberá manifestar que toda la información que se presenta está bajo protesta de decir verdad.</p>	<p>que se podrá integrar en los escritos de solicitud</p>	<p>el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>c) El corporativo solicitante, debe mantener por un periodo mínimo de 5 años (calendario), contados a partir de la fecha de obtención del dictamen, un expediente ya sea físico o electrónico, con la información técnica de la submarca que se trate, mismo que debe estar disponible para cuando le sea solicitado por las autoridades competentes durante el periodo de conservación.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar: copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p> <p>A la firma del contrato el corporativo enviará a la UI la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo y el corporativo deberá manifestar que toda la información que se presenta está bajo protesta de decir verdad.</p>
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	<p>En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.</p>	<p>Junto con la solicitud de servicios de inspección, debe adjuntar la documentación técnica requerida en los incisos 6, 7, 8, con base en los dispositivos que requiera inspeccionar</p>	<p>Ubicar en información técnica</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>c) El corporativo solicitante, debe mantener por un periodo mínimo de 5 años (calendario), contados a partir de la fecha de obtención del dictamen, un expediente ya sea físico o electrónico, con la información técnica de la submarca que se trate, mismo que debe estar disponible para cuando le sea solicitado por las autoridades competentes durante el periodo de conservación.</p> <p>Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar: copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.</p> <p>A la firma del contrato el corporativo enviará a la UI la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo y el corporativo deberá manifestar que toda la información que se presenta está bajo protesta de decir verdad.</p>

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	El corporativo debe entregar los requisitos y documentación a la UIA ya sea por medios físicos o digitales, quien, en un plazo no mayor a 5 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la entrega de la información, integrará el expediente de la solicitud, corroborando que esta cumpla con los requisitos y documentación necesaria.	El corporativo debe entregar los documentos que cumplan requisitos administrativos y también los documentos que cumplan con requisitos técnicos documentación a la UIA ya sea por medios físicos o digitales de acuerdo a lo requerido, quien, la UI en un plazo no mayor a 5 días hábiles, contados a partir del día siguiente de haber recibido la entrega de la información , integrará el expediente de la solicitud de inspección, para corroborar corroborando que está completa cumpla con base a los requisitos y documentación necesaria . En caso contrario debe emitir un documento en el que indique cuales son las desviaciones que se presentaron en el expediente técnico o administrativo y se enviara al representante autorizado del corporativo el cual tendrá hasta 30 días naturales contados a partir del día siguiente de que recibe el documento donde se le indican las desviaciones detectadas.	Se sugiere cambiar para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo en virtud de que las modificaciones propuestas ya forman parte del documento en alguna otra sección por lo que de aceptarlas se estaría siendo redundante y se estaría rompiendo la organización del capítulo.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La documentación o requisitos deben ser entregados en español o inglés, pudiendo emplearse una traducción simple a estos idiomas, cuando le sea requerido por la UIA.	La documentación que cumpla con los requisitos se deben ser entregados en español o inglés, pudiendo emplearse una traducción simple a estos idiomas, cuando le sea requerido por la UIA.	Se sugiere cambiar para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que mejor transmite la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	En caso de que la solicitud no cumpla los requisitos y documentación aplicable, la UIA dentro de un periodo no mayor a 2 días hábiles siguientes al plazo indicado en inciso a), deberá notificar al corporativo, mediante una constancia, las omisiones que debe subsanar.	En caso de que la solicitud no cumpla los requisitos y documentación aplicable, la UIA dentro de un periodo no mayor a 2 días hábiles siguientes al plazo indicado en inciso a), deberá notificar al corporativo, mediante una constancia documento que indique las omisiones que debe subsanar.	Simplificar y reubicar	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: b) En caso de que la solicitud no cumpla los requisitos y documentación aplicable, la UI dentro de un periodo no mayor a 2 (dos) días hábiles siguientes al plazo indicado en inciso a), deberá notificar al corporativo, mediante documento por escrito, las omisiones que debe subsanar.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	En caso de que el corporativo no subsane, dentro del plazo establecido en el inciso c), las omisiones detectadas, la UIA genera un registro en el cual manifieste el motivo por el cual no realizó el servicio correspondiente, dando por terminado el trámite.	En caso de que el corporativo no subsane las omisiones detectadas, dentro del plazo establecido en el inciso c), las omisiones detectadas , la UIA genera un registro documento en el cual manifieste el motivo por el cual no fue posible concluir el proceso del realizó el servicio correspondiente, dando por terminado el trámite.	Precisión de la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: En caso de que el corporativo no subsane las omisiones detectadas, dentro del plazo establecido en el inciso c), la UI genera documento por escrito en la cual manifiesta el motivo por el cual no fue posible concluir el proceso del servicio correspondiente, dando por terminado el trámite

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	e) La UIA deberá concluir la evaluación de la conformidad en un plazo máximo de 30 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la presentación de la solicitud, o bien de aquel en que hubieran sido subsanadas las omisiones del corporativo.	La UIA deberá concluir el proceso de la evaluación de la conformidad en un plazo máximo de 30 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la presentación de la solicitud acompañado de la documentación técnica completa, o bien hasta que el corporativo de aquel en que hubieran sido subsanados las omisiones que la UI haya notificado del corporativo .	Mayor claridad en el texto	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: e) La UI deberá concluir la evaluación de la conformidad en un plazo máximo de 30 (treinta) días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la presentación de la solicitud, o bien de aquel en que hubieran sido subsanadas las omisiones del corporativo.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	En caso de que el vehículo no cumpla con el presente Proyecto de NOM, la UIA emitirá el documento respectivo.	En caso de que el vehículo no cumpla con el presente Proyecto de NOM, la UIA no estará en condiciones de emitir el dictamen de cumplimiento y solo emitirá un documento que indique el motivo por el que no obtuvo el dictamen. Emitirá el documento respectivo.	Precisión de la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: f) En caso de que el vehículo no cumpla con la presente NOM, la UI emitirá el documento respectivo.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Para demostrar el cumplimiento con el presente Proyecto de NOM, los Corporativos deben presentar ante las UIA, para la versión básica (menos equipada) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada, la documentación siguiente:	El Corporativo debe presentar a la UI, la información completa de la versión básica (la menos equipada) o la información del vehículo que considere representativo con base en las regulaciones de los incisos 6, 7, y 8 aplicable a cada vehículo que se encuentre en el alcance del presente proyecto de NOM. Siempre que las diversas versiones no tengan cambios de especificación con base en la documentación técnica presentada como sigue:	Se sugiere la modificación para claridad. Aplica a lo relativo	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Para demostrar el cumplimiento con la presente NOM, los Corporativos deben presentar ante las UI, para la versión básica (menos equipada) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada, la documentación técnica que ampare el cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos de seguridad con la NOM, NOM, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras según se indica en los capítulos 6, 7 y 8 y en 10.3.2.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Documentación técnica que ampare el cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos de seguridad con la NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales según se indica en los capítulos 6, 7 y 8 y en 10.3.2.	Documentación técnica de cada dispositivo de seguridad, que demuestre el cumplimiento con la NOM o NMX, Normas o regulaciones Internacionales o extranjeras con base en los incisos 6, 7 y 8. del presente proyecto de NOM	Precisión de la aplicación de la norma	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: Para demostrar el cumplimiento con la presente NOM, los Corporativos deben presentar ante las UI, para la versión básica (menos equipada) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a

						<p>cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada, la documentación técnica que ampare el cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos de seguridad con la NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras según se indica en los capítulos 6, 7 y 8 y en 10.3.2.</p>
<p>General Motors De México S. de R.L. de C.V, AMIA, AMDA</p>	10	Te	<p>b) Carta bajo protesta de decir verdad respecto a la documentación presentada por el corporativo que es auténtica y debe ser firmada autógrafamente o mediante Firma Electrónica Avanzada por el representante legal o apoderado del corporativo.</p>	<p>Eliminar inciso b</p>	<p>Se propone eliminar la carta de bajo protesta de decir verdad como un elemento obligatorio adicional no así la manifestación bajo protesta de decir la verdad de la información presentada que se podrá integrar en los escritos de solicitud, como se propone en el texto anterior.</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>Para demostrar el cumplimiento con la presente NOM, los Corporativos deben presentar ante las UI, para la versión básica (menos equipada) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada, la documentación técnica que ampare el cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos de seguridad con la NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras según se indica en los capítulos 6, 7 y 8 y en 10.3.2.</p>
<p>Normalización y Certificación Nyce, S. C.</p>	10	Ed	<p>Para efectos del inciso 10.2.1, a), la documentación técnica comprende, la evidencia técnica documental que ampara la incorporación en el vehículo, de los dispositivos de seguridad y su cumplimiento con las especificaciones técnicas con la regulación correspondiente establecida en los capítulos 6, 7 y 8; de conformidad con lo establecido en este inciso.</p>	<p>Debe presentar la documentación técnica que demuestra el cumplimiento del dispositivo de seguridad para los vehículos indicados en alcance con las especificaciones técnicas establecidas en los incisos 6, 7 y 8 del presente proyecto de NOM.</p>	<p>Se detecta error en la referencia</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue.</p> <p>Para efectos del inciso 10.3.1, la documentación técnica comprende, la evidencia técnica documental que ampara la incorporación en el vehículo, de los dispositivos de seguridad y su cumplimiento con las especificaciones técnicas con la regulación correspondiente establecida en los capítulos 6, 7 y 8; de conformidad con lo establecido en este inciso.</p>
<p>Normalización y Certificación Nyce, S. C.</p>	10	Ed	<p>Se exceptúa de este inciso a los vehículos autónomos, en ese caso se procederá conforme a 10.4.2, d).</p>	<p>Para el caso de los vehículos autónomos, queda exceptuado el cumplimiento de este inciso, pero deberá de proceder conforme al inciso 10.4.2 d)</p>	<p>Precisión de la aplicación de la norma</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para</p>

						Para el caso de los vehículos autónomos, queda exceptuado el cumplimiento de este inciso, pero deberá de proceder conforme a 10.4.2 d)
AMIA, AMDA	10	Te	10.3.2 Documentación técnica. a) Para el caso de las NOM o NMX: ... b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS: ... c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: ...	Proponemos incorporar los documentales para demostrar el cumplimiento de la regulación CONTRAN 10.3.2 Documentación técnica. a) Para el caso de las NOM o NMX: ... b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS: ... c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: ... d) Para el caso de las regulaciones CONTRAN: Se debe presentar alguno de los siguientes documentos con base en la tabla XX del Apéndice XX (normativo): i. Se debe presentar al menos alguno de los siguientes documentos: i. Nivel 1: Declaración de conformidad del fabricante o proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o la ABNT NBR ISO / IEC 17050 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero. ii. Nivel 2 (seguridad activa): Informe de resultados de prueba de laboratorios ya sean de primera o segunda o tercera parte y declaración de que el fabricante o proveedor opera un sistema de gestión que controla las operaciones del laboratorio que realizó las pruebas. iii. Nivel 3 (seguridad pasiva): Informe de prueba emitido por laboratorio acreditado o informe de prueba realizado en un laboratorio que demuestre su capacidad técnica en la realización de las pruebas a través del seguimiento por parte de entidades gubernamentales competentes y evidencia de tercera parte de que el fabricante o proveedor opera un sistema de gestión que controla las operaciones del laboratorio que realizó las pruebas. Los documentales que se deben presentar para demostrar el cumplimiento de un dispositivo o sistema de seguridad son los indicados en el Apéndice XX que establece la definición de nivel de documento para cada dispositivo de seguridad.	Con base en el comentario que incluye la propuesta de incluir las regulaciones CONTRAN en el proyecto de modificación de la NOM-194, se propone incluir el inciso d) en el numeral 10.3.2 documentación técnica. Ver anexo 03 que incluye los niveles mínimos de documentación aplicables a la regulación CONTRAN	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazar la inclusión de las regulaciones CONTRAN toda vez que la mayor parte de nuestros socios comerciales emplea las regulaciones UNECE o FMVSS.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Informes de resultados, dictámenes o certificados emitidos por dependencias y autoridades del gobierno federal o personas acreditadas y en su caso aprobadas en términos de la Ley y su Reglamento.	Los corporativos podrán presentar Informes de resultados de pruebas, dictámenes o certificados de conformidad que se emitan por dependencias y/o autoridades del gobierno federal, o en su caso, por laboratorios de prueba, unidades de Inspección u Organismos de Certificación de producto acreditados y en su caso aprobados en términos de la Ley y su Reglamento.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. Informes de resultados, dictámenes o certificados emitidos por dependencias y autoridades del gobierno federal u organismos de evaluación de la conformidad acreditados y en su caso aprobados en términos de la Ley y su Reglamento.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Informes de resultados emitidos por laboratorios acreditados con la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente	Informes de resultados de pruebas emitidos por laboratorios acreditados y en su caso aprobados con base en la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

			internacional o extranjero del país de origen.	extranjero del país de origen, o la que se encuentre vigente.		el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: ii. Informes de resultados emitidos por laboratorios de pruebas acreditados con la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o extranjero del país de origen.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	La documentación aceptada en el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la norma que se trate y a falta de este Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, la información de primera parte del fabricante.	La documentación aceptada en el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la norma que se trate y a falta de este Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Carta técnica con la información del dispositivo de seguridad que se trate de que da cumplimiento a la especificación correspondiente de primera parte del fabricante.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que mejor transmite la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de tercera parte (ya sea nacional o extranjero),	Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de pruebas de tercera parte (ya sea nacional o extranjero), preferentemente acreditado.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de pruebas de tercera parte (ya sea nacional o extranjero),
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante,	Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante, dicho informe deberá cumplir al menos con los requisitos establecidos en la NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o extranjero del país de origen		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que debido al funcionamiento de las regulaciones FMVSS las cuales trabajan sobre un esquema de auto certificación no es posible asociar dichos resultados al esquema de laboratorios acreditados
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras,	Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras, dicho informe deberá cumplir al menos con los requisitos establecidos en la NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o extranjero del país de origen		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que debido al funcionamiento de las regulaciones FMVSS las cuales trabajan sobre un esquema de auto certificación no es posible asociar dichos resultados al esquema de laboratorios acreditados
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Carta del fabricante del vehículo o dispositivo o del sistema firmada bajo protesta de decir verdad, donde se declare que se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente.	Carta Técnica del fabricante del vehículo o sistema o dispositivo de seguridad o del sistema firmada por el representante legal bajo protesta de decir verdad, donde se declare que determinado dispositivo de seguridad se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente, y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que permita demostrar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Certificados de cumplimiento del dispositivo o del sistema con las normas o reglamentos técnicos correspondientes	Certificados de cumplimiento del sistema o dispositivo de seguridad e del sistema que dan cumplimiento con las especificaciones establecidas en las normas o reglamentos técnicos correspondientes.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter).		Presentar un formato y que elementos lo conforman	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que lo correspondiente al "blue ribbon letter" es eliminado de la regulación
Stellantis	10	Te	Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS: Se debe presentar alguno de los siguientes documentos: i. Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de tercera parte (ya sea nacional o extranjero), ii. Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante, iii. Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras, iv. Carta del fabricante del vehículo o dispositivo o del sistema firmada bajo protesta de decir verdad, donde se declare que se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente.	b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS: Se debe presentar alguno de los siguientes documentos: i. Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de tercera parte (ya sea nacional o extranjero), ii. Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante, iii. Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras, iv. Carta del fabricante del vehículo o dispositivo o del sistema firmada bajo protesta de decir verdad, donde se declare que se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente. v. Certificados de cumplimiento del dispositivo o del sistema con las normas o reglamentos técnicos correspondientes. vi. Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter). vii.vi. Declaración de conformidad del proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la	La carta "Moño Azul" o "Blue Ribbon Letter" no está diseñada para ser utilizada en países con los que los Estados Unidos de América mantienen tratados de libre comercio. Por otro lado, la inclusión de dicha carta aun como una opción, constituye una violación de la carta complementaria México - EEUU sobre normas de seguridad automotriz. En la carta complementaria México "afirma que... NOM-194-SCFI-2015... incorpora los Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados (FMVSS)". Además, México se compromete a "continuar reconociendo y aceptando que los FMVSS mantenidos por los Estados Unidos satisfacen las especificaciones relevantes para los dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la NOM-194-SCFI-2015, o cualquier	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo por lo que lo correspondiente al "blue ribbon letter" es eliminado de la regulación
			v. Certificados de cumplimiento del dispositivo o del sistema con las normas o reglamentos técnicos correspondientes. vi. Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter). vii. Declaración de conformidad del proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.	NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.	enmienda o sucesora". Con esto se entiende que FMVSS sea aceptado sin ningún requisito adicional de certificación o documentación. Siendo FMVSS un régimen de auto certificación, solicitar documentación de certificación adicional es una violación del lenguaje "incorpora". Finalmente, al ser México un país líder en la industria automotriz, se puede sentar un precedente indicando que otros países en la región pueden requerir la carta "Moño Azul".	

AMIA, AMDA	10	Te	<p>b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS: Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>i. ... vi. Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter). vii. ...</p>	Se propone eliminar la opción vi. Correspondiente a la Carta "Moño Azul" (Blue Ribbon Letter).	<p>La propuesta se basa en los siguientes argumentos:</p> <p>1. La carta "Moño azul" no está destinada a ser utilizada con socios del tratado comercial T-MEC, donde precisamente existen disposiciones y condiciones para facilitar el comercio entre las partes firmantes, sobre todo considerando economías integradas e importantes como México con Canadá y EEUU.</p> <p>2. Tenerlo como una opción es incompatible con la carta paralela de estándares automotrices del T-MEC ya que de manera indirecta se puede considerar que existen requerimientos adicionales en cuanto a dispositivos de seguridad a los establecidos en el proyecto de modificación de la NOM-194.</p> <p>3. Se considera legítimamente a México como un líder en política automotriz en las Américas. La NOM 194, tal como está redactada actualmente, sienta un precedente para que otros países en la región requieran una carta "Moño azul", creando así una barrera significativa para el comercio de automóviles fabricados en América del Norte con otros países del continente americano.</p> <p>Considerando lo anterior, solicitamos eliminar la opción carta "Moño azul" del proyecto de modificación de la NOM 194.</p>	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo por lo que lo correspondiente al "blue ribbon letter" es eliminado de la regulación
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Declaración de conformidad del proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.	Carta Técnica del proveedor del sistema o dispositivo de seguridad firmada por el representante legal bajo protesta de decir verdad, donde se declare que determinado dispositivo de seguridad cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente, acompañada de la documentación e información que permita demostrar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la propuesta de redacción ya está contenida en el inciso 10.3.2, iv).
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM.	El corporativo debe informar a la UI reportar acerca de las serie de enmiendas de que se realicen a las normas o regulaciones UNECE que deben cumplir los dispositivos de seguridad, según con base en el presente Proyecto de NOM.		Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado
Stellantis	10	Te		CAMBIO PROPUESTO: c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:	JUSTIFICACIÓN:	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre

			<p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM. Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su f</p>	<p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM. Además, se debe presentar alguno de los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, o ii. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o iii. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país</p>	<p>1. Se identifica que el numeral ii. Incluye el documento referenciado en el numeral 1.: ● Documento en numeral 1: El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación ● Documento en numeral ii: El informe de ensayo ... de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación 2. Se solicita eliminar el párrafo localizado entre los numerales 2. e i. ya que configura una condición de trato diferenciado respecto la requerida para regulaciones NOM o NMX y FMVSS. Esto dado que: ● En los numerales 10.3.2 a) y 10.3.2 b) se indica que Se debe presentar alguno de los siguientes documentos: seguido de un listado de tres documentos en el caso de NOM o NMX y de ocho documentos</p>	<p>Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM. Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p>
			<p>echa de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo. En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos: 1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una</p>	<p>de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p>	<p>en el caso de FMVSS (incluyendo reportes de prueba, carta del fabricante y declaración de conformidad), sin embargo, en el caso de del inciso 10.3.2 c) para el caso de las regulaciones de la UNECE, no se permite elegir el tipo de documento a utilizar a menos que se cumplan ciertos supuestos que más adelante se analizarán. ● Lo anterior es relevante en virtud de que la obtención de un certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación o Type Approval para un vehículo implica que el mismo contiene todos los dispositivos y requerimientos solicitados por las partes contratantes del Acuerdo de 1958. Esto configura requerimientos adicionales para un vehículo que se pretenda homologar bajo el esquema UNECE comparado con los homologados bajo el esquema</p>	<p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos: 1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida, o 2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de</p>

			<p>antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho período, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p>		<p>NOM o NMX o FMVSS, y que están fuera del campo de aplicación de del proyecto, como pueden ser: Pruebas con inspectores de la parte contratante (witness test), repetición de pruebas, e inspecciones en el país o parte contratante,</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aun cuando se permitiera una excepción por tratarse de una serie de enmiendas anterior a la requerida en el presente proyecto de norma, se deberían cumplir con requerimientos adicionales a los mencionados en esta regulación o la regulación de origen que imposibilitarían su obtención <p>3. La condicionante "por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo de 1958" no resulta operable en la práctica ya las partes firmantes del acuerdo de 1958 no están obligadas a adoptar todas las</p>	<p>su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p>
					<p>regulaciones UNECE ni sus últimas series de enmiendas, además de que pueden conservar sus propias regulaciones Nacionales. Tomando en cuenta que existen 64 partes firmantes del acuerdo (en noviembre de 2021) el abanico de posibilidades a considerar es inoperable. Existen casos en los cuales las series de enmiendas aceptadas por estados miembros se encuentran al mismo nivel, en un nivel inferior o superior al señalado en el proyecto de NOM, e incluso casos donde la regulación no es adoptada aún por la parte contratante. Cabe destacar también que tanto la lista de partes contratantes como los niveles de aceptación son dinámicos y el análisis dependerá del punto en el tiempo en que se realice la consulta. En los siguientes párrafos se presentan extractos traducidos del Acuerdo de 1958 donde se enuncian mecanismos de excepción.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En la versión más reciente del Acuerdo de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) se 	

					<p>refiere en su artículo 1 párrafo 1 a que:</p> <p>"El término "aplicar un reglamento de las Naciones Unidas" indica que un reglamento de las Naciones Unidas entra en vigor para una Parte Contratante. Al hacerlo, las Partes Contratantes tienen la posibilidad de mantener su propia legislación nacional / regional. Si lo desean, pueden sustituir su legislación nacional / regional por los requisitos de los Reglamentos de las Naciones Unidas que están aplicando, pero el Acuerdo no los obliga a hacerlo. Sin embargo, las Partes Contratantes aceptarán, como alternativa a la parte pertinente de su legislación nacional / regional, las homologaciones de tipo de las</p>	
					<p>Naciones Unidas concedidas de conformidad con la última versión de los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicados en su país / región. Los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes que aplican un Reglamento de las Naciones Unidas se detallan en los diversos artículos de este Acuerdo."</p> <ul style="list-style-type: none">● En el mismo documento en su artículo 1 párrafos 3 al 6 refiere que: <p>3. Cuando se haya adoptado un Reglamento de las Naciones Unidas, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes, especificando qué Partes Contratantes han objetado, o han notificado su acuerdo, pero tienen la intención de no comenzar a aplicar el Reglamento de las Naciones Unidas en la fecha de entrada en vigor, y respecto del cual el Reglamento de las Naciones Unidas no entrará en vigor.</p> <p>4. El Reglamento de las Naciones Unidas adoptado entrará en vigor en la fecha o fechas especificadas en él como Reglamento de las Naciones Unidas anexo al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo o su</p>	

					<p>intención de no aplicarlo en esa fecha.</p> <p>5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no aplicará determinados Reglamentos de las Naciones Unidas anexos al presente Acuerdo o que no aplicará ninguno de ellos. Si, en ese momento, el procedimiento establecido en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo está en curso para un proyecto o reglamento de las Naciones Unidas adoptado, el Secretario General comunicará dicho proyecto o reglamento de las</p>	
					<p>Naciones Unidas adoptado a la nueva Parte Contratante y entrará en vigor como Reglamento de las Naciones Unidas para la nueva Parte Contratante, a menos que esta Parte Contratante notifique su desacuerdo con el Reglamento de las Naciones Unidas adoptado dentro de un período de seis meses después del depósito de su instrumento de adhesión. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de dicha entrada en vigor. El Secretario General también les comunicará todas las declaraciones relativas a la no aplicación de ciertos Reglamentos de las Naciones Unidas que cualquier Parte Contratante pueda hacer de conformidad con los términos de este párrafo.</p> <p>6. Cualquier Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, previo aviso de un año, su intención de dejar de aplicar ese Reglamento de las Naciones Unidas. El Secretario General comunicará dicha notificación a las demás Partes Contratantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Respecto a la adopción de series de enmiendas, el artículo 12 menciona que: <p>5. Todas las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas, excepto las Partes Contratantes que notificaron al Secretario General su intención de dejar de aplicar</p>	

					<p>el Reglamento de las Naciones Unidas, aceptarán las aprobaciones concedidas de conformidad con la última versión de dicho Reglamento de las Naciones Unidas. Una Parte Contratante que haya notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicar un Reglamento de las Naciones Unidas aceptará, durante el</p>	
					<p>período de un año mencionado en el párrafo 6 del Artículo 1, las homologaciones concedidas de conformidad con la versión o versiones del Reglamento de las Naciones Unidas aplicable a esa Parte Contratante en el momento de su notificación al Secretario General.</p> <p>7. Si una nueva Parte Contratante se adhiere al presente Acuerdo entre el momento de la notificación de la enmienda a un Reglamento de las Naciones Unidas por parte del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y su entrada en vigor, el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión entrará en vigor para esa Parte Contratante a menos que, en un plazo de seis meses a partir de su notificación de adhesión por parte del Secretario General, esa Parte haya informado al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda.</p> <p>4. Por otra parte, en relación con la segunda condicionante relativa a un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, se considera que representa una barrera comercial fuera del objetivo y campo de aplicación de la norma ya que las actividades comerciales en otros países no pueden configurar requerimientos en las NOM. Esta condicionante implicaría supeditar las acciones de una persona jurídica diferente a la regulada para la obtención de un dictamen en territorio nacional. También es necesario tomar en cuenta que el mismo nombre del modelo y versión de un vehículo puede ser usado para diferentes plataformas dependiendo del</p>	

					país en el que se comercialice. Tomando en cuenta estas consideraciones y el hecho de que se trata de 64 miembros, la complejidad y	
					afectación comercial es considerable. En ese tenor se considera que es necesario eliminar las excepciones y permitir que, cualquiera de las 3 opciones de propuestas de documentación, puedan ser presentadas sin necesidad de acreditar que se está bajo el supuesto de alguna de las excepciones ya que, como ya se justificó no es factible demostrar que te encuentras dentro de los mismas. Asimismo, se busca no crear barreras innecesarias al comercio y permitir que cualquiera de los esquemas previstos en la NOM se demuestre con condiciones igualitarias para los sujetos obligados al cumplimiento de la NOM	
AMIA, AMDA	10	Te	c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM. Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación,	Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM. Además, se debe presentar alguno de los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, o ii. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida, o iii. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en	En seguimiento al comentario anterior, se solicita homologar la condición para los documentales: certificado de homologación, informe del ensayo de autoridades o de servicios técnicos especializados o de laboratorios en tomo a que no existe una vigencia definida para dichos documentos, sino que éstos se actualizan conforme se adopta un cambio de especificación en el dispositivos o sistema de seguridad; esa condición permite que mientras dichos dispositivos o sistemas cumplan con la homologación a través de los documentales antes enunciados, el cumplimiento de esa especificación permanece vigente. Por esa razón, proponemos el siguiente ajuste al listado de documentales integrado al mismo nivel de acuerdo con el comentario previo sobre el mismo numeral 10.3.2. c).	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: Se debe presentar alguno de los siguientes documentos: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM. Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte, contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado,

			<p>debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p>	<p>términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p>		<p>con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida, o</p> <p>2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que este tenga una vigencia indefinida.</p>
HONDA DE MEXICO	10	Te	<p>Para el dispositivo que se trate se debe presentar te documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos</p>	<p>Para el dispositivo que se trate se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende alguno de tos siguientes documentos</p>	<p>Porque en la sección 10.3.2 inciso c) numeral 1, existe la opción de otros documentos, como son el informe de pruebas de laboratorios acreditados</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la</p>

						redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:	En función del Para el dispositivo de seguridad que se trate, se debe presentar la documentación de homologación con respecto del al Reglamento de la ONU, que comprende incluye los siguientes documentos:	Basado en la LIC, que refiere evaluación o inspección	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y	Generar definición de TAA	Comentario incluido en numeral 3	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:	En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento dispositivo de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anteriores a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los documentos siguientes documentos:	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:
General Motors De México S. de R.L. de C.V.	10	Te	En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:	Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE: El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM. Además, se debe presentar alguno de los siguientes documentos: i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU,	La redacción como se encuentra actualmente en el proyecto de NOM indica que se debe agotar el primer supuesto para poder homologar o emplear diversos documentales relacionados con la regulación europea. Consideramos que esto es inconsistente con los criterios del propio proyecto por las siguientes razones: 1. El propio inciso c) del numeral 10.3.2 indica que el corporativo debe reportar la serie de	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:

				<p>debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, o</p> <p>ii. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o iii. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.</p>	<p>enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumple los dispositivos de seguridad 2. el subíndice ii) del propio inciso c) señala una referencia inequívoca de que el punto de referencia para establecer una serie de enmiendas aceptable se encuentra en el listado de dispositivos y su serie de enmienda correspondiente del Apéndice B normativo, es decir, el criterio es cumplir con una serie de enmiendas mínima aceptable y no compararse con la serie de enmiendas que es aceptada por las partes contratantes del acuerdo de 1958.</p> <p>3. La alternativa 1 del mismo inciso c) señala como referencia válida las series de enmiendas del Apéndice B normativo.</p> <p>4. el numeral 10.4.2 consideraciones para la validación de la información en su inciso vi. señala que los documentales que presente el corporativo deben: "Corresponde con la serie de enmiendas aceptada, la versión vigente o más reciente de la NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales establecidas en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de</p>	
				<p>Norma.", dicha serie de enmiendas corresponde con las identificadas en el Apéndice B normativo.</p> <p>5. Apéndice B normativo. El apartado B.0. Especificaciones indica a la letra: "La tabla B.1 muestra las series de enmiendas mínimas aceptables para las regulaciones UNECE relativas a cada uno de los dispositivos que regula esta NOM".</p> <p>Conclusión: Consideramos que si la estructura del proyecto de NOM en torno a las normas o regulaciones UNECE está basada en una serie de enmiendas mínimas aceptables (Apéndice B normativo), el</p>		

					<p>critorio de que el corporativo no pueda obtener la aprobación por tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del acuerdo de 1958, no es un criterio técnico consistente en el proyecto, más aún convierte la presentación de la aprobación por tipo en una alternativa y no en la regla con excepción. Adicionalmente, que se indique que otro criterio sea que se trate de un vehículo no comercializado en alguno de los territorios de las partes contratantes del mismo acuerdo, nos parece que no es un criterio técnico relacionado con alguna especificación del proyecto de NOM.</p> <p>Cabe indicar que, la obtención de un certificado de homologación expedido por una Autoridad de Homologación o Type Approval para un vehículo implica que se contienen todos los dispositivos y requerimientos solicitados por las partes contratantes del Acuerdo de</p>	
					<p>1958, si la regla fuera presentar dicho documental materializaría el cumplimiento de requerimientos adicionales para un vehículo que pretenda cumplir la NOM- 194 homologándose bajo el esquema UNECE comparado con los esquemas NOM o NMX o FMVSS. Aun cuando se permitiera una excepción por tratarse de una serie de enmiendas anterior a la requerida en el presente proyecto de norma, se deberían cumplir con los requerimientos para otros dispositivos no incorporados como obligatorios en el proyecto de NOM, lo que imposibilita su obtención. Asimismo, la condicionante hace referencia a que sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios representa una condicionante comercial fuera del objetivo y campo de aplicación de la norma ya que las actividades comerciales en otros</p>	

					<p>países no pueden configurar requerimientos en instrumentos técnicos como el caso de la NOM y configuraría una violación a al acuerdo OTC. También implicaría supeditar las acciones de una persona jurídica diferente a la regulada para la obtención de un dictamen en territorio nacional. También es necesario tomar en cuenta que el mismo nombre del modelo y versión de un vehículo puede ser usado para diferentes plataformas dependiendo del país en el que se comercialice. Derivado de lo antes expuesto, proponemos la eliminación del párrafo y un ajuste de acuerdo con la propuesta de la columna anterior que establece tres opciones de documentales al mismo nivel eliminando los criterios antes analizados.</p>	
AMIA, AMDA	10	Te	<p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo del 1958 o sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios, el Corporativo deberá suministrar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>...</p>	<p>Propuesta: integrar los documentales asociados a la regulación UNECE en un listado al mismo nivel sin restricciones de acuerdo con la siguiente propuesta:</p> <p>c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:</p> <p>El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según el presente Proyecto de NOM.</p> <p>Además, se debe presentar alguno de los siguientes documentos:</p> <p>i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, o</p> <p>ii. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo, o</p> <p>iii. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos</p>	<p>La redacción como se encuentra actualmente en el proyecto de NOM indica que se debe agotar el primer supuesto para poder homologar o emplear diversos documentales relacionados con la regulación europea.</p> <p>Consideramos que esto es inconsistente con los criterios del propio proyecto por las siguientes razones:</p> <p>1. el propio inciso c) del numeral 10.3.2 indica que el corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumple los dispositivos de seguridad.</p> <p>2. el subíndice ii) del propio inciso c) señala una referencia inequívoca de que el punto de referencia para establecer una serie de enmiendas aceptable se encuentra en el listado de dispositivos y su serie de enmienda correspondiente del Apéndice B normativo, es decir, el criterio es cumplir con una serie de enmiendas mínima aceptable y no compararse con la serie de enmiendas que es aceptada por las partes contratantes del acuerdo de 1958.</p> <p>3. la alternativa 1 del mismo inciso c) señala como referencia</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:</p>

				<p>de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida..</p>	<p>válida las series de enmiendas del Apéndice B normativo.</p> <p>4. el numeral 10.4.2 consideraciones para la validación de la información en su inciso vi. señala que los documentales que presente el corporativo deben:</p> <p>"Corresponde con la serie de enmiendas aceptada, la versión vigente o más reciente de la NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales establecidas en los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de Norma.", dicha serie de enmiendas corresponde con las</p>	
					<p>identificadas en el Apéndice B normativo.</p> <p>5. Apéndice B normativo. El apartado B.0. Especificaciones indica a la letra: "La tabla B.1 muestra las series de enmiendas mínimas aceptables para las regulaciones UNECE relativas a cada uno de los dispositivos que regula esta NOM".</p> <p>Conclusión:</p> <p>Consideramos que si la estructura del proyecto de NOM en torno a las normas o regulaciones UNECE está basada en una serie de enmiendas mínimas aceptables (Apéndice B normativo), el criterio de que el corporativo no pueda obtener la aprobación por tipo para el elemento de seguridad por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del acuerdo de 1958, no es un criterio técnico consistente en el proyecto, más aún convierte la presentación de la aprobación por tipo en una alternativa y no en la regla con excepción. Adicionalmente, que se indique que otro criterio sea que se trate de un vehículo no comercializado en alguno de los territorios de las partes contratantes del mismo acuerdo, nos parece que no es un criterio técnico relacionado con alguna especificación del proyecto de NOM.</p> <p>Cabe indicar que, la obtención de un certificado de homologación expedido por una</p>	

					Autoridad de Homologación o Type Approval para un vehículo implica que se contienen todos los dispositivos y requerimientos solicitados por las partes contratantes del Acuerdo de 1958, si la regla fuera presentar dicho documental materializaría el cumplimiento de requerimientos adicionales para un vehículo que pretenda cumplir la NOM-194	
					homologándose bajo el esquema UNECE comparado con los esquemas NOM o NMX o FMVSS. Aun cuando se permitiera una excepción por tratarse de una serie de enmiendas anterior a la requerida en el presente proyecto de norma, se deberían cumplir con los requerimientos para otros dispositivos no incorporados como obligatorios en el proyecto de NOM, lo que imposibilita su obtención. Asimismo, la condicionante hace referencia a que sea un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios representa una condicionante comercial fuera del objetivo y campo de aplicación de la norma ya que las actividades comerciales en otros países no pueden configurar requerimientos en instrumentos técnicos como el caso de la NOM y configuraría una violación a al acuerdo OTC. También implicaría supeditar las acciones de una persona jurídica diferente a la regulada para la obtención de un dictamen en territorio nacional. También es necesario tomar en cuenta que el mismo nombre del modelo y versión de un vehículo puede ser usado para diferentes plataformas dependiendo del país en el que se comercialice. Es importante indicar que, el tema de las partes firmantes del acuerdo de 1958 presenta diversas precisiones que se analizan en el Anexo 04, en el cual se muestran las posibilidades y holguras de las partes en torno a la adopción de las distintas series de enmiendas o bien las vigentes. Derivado de lo antes expuesto, proponemos la eliminación del	

					párrafo y un ajuste de acuerdo con la propuesta de la columna anterior que establece tres opciones de documentales al	
					<p>mismo nivel eliminando los criterios antes analizados.</p> <p>Información adicional sobre los documentales UNECE y para otras regulaciones de numeral 10.3.2.:</p> <p>1. Se solicita eliminar el párrafo localizado entre los numerales 2. e i. ya que configura una condición de trato diferenciado respecto la requerida para regulaciones NOM o NMX y FMVSS. Esto dado que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En los numerales 10.3.2 a) y 10.3.2 b) se indica que se debe presentar alguno de los siguientes documentos: seguido de un listado de tres documentos en el caso de NOM o NMX y de ocho documentos en el caso de FMVSS (incluyendo reportes de prueba, carta del fabricante y declaración de conformidad), sin embargo, en el caso de del inciso 10.3.2 c) sobre las regulaciones de la UNECE, no se permite elegir el tipo de documento a utilizar a menos que se cumplan ciertos supuestos. <p>Lo anterior es relevante en virtud de que la obtención de un certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación o Type Approval para un vehículo implica que el mismo contiene todos los requerimientos vigentes solicitados por las partes contratantes del Acuerdo de 1958, esto configura requerimientos adicionales para un vehículo que se pretenda homologar bajo el esquema UNECE para su comercialización en nuestro país en comparación con los vehículos homologados bajo las regulaciones NOM o NMX o FMVSS.</p> <p>Aun cuando se permitiera una excepción por tratarse de una serie de enmiendas anterior a la requerida en el presente</p>	
					proyecto de norma, se deberían cumplir con requerimientos adicionales a los mencionados	

					<p>en esta regulación o la regulación de origen que imposibilitarían su obtención.</p> <p>2. La condicionante "por corresponder a una serie de enmiendas anterior a la aceptada por las partes contratantes del Acuerdo de 1958" no resulta operable en la práctica ya las partes firmantes del acuerdo de 1958 no están obligadas a adoptar todas las regulaciones UNECE ni sus últimas series de enmiendas, además de que pueden conservar sus propias regulaciones Nacionales. Tomando en cuenta que existen 64 partes firmantes del acuerdo (a noviembre de 2021), el abanico de posibilidades a considerar es inoperable, ya que existen casos en los cuales las series de enmiendas se encuentran al mismo nivel o en un nivel inferior o superior o incluso la regulación no es aceptada por la parte contratante. Cabe destacar que tanto la lista de partes contratantes como los niveles de aceptación son dinámicos y el análisis dependerá del punto en el tiempo en que se realice la consulta.</p> <p>A continuación, se detalla el lenguaje en el Acuerdo de 1958 y se expone una muestra de la complejidad en cuanto a regulaciones y series de enmiendas aceptadas por las diversas partes contratantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En la versión más reciente del Acuerdo de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) se refiere en su artículo 1 párrafo 1 a que: <p>"El término "aplicar un reglamento de las Naciones Unidas" indica que un reglamento de las Naciones Unidas entra en vigor para una Parte Contratante. Al hacerlo,</p>	
					<p>las Partes Contratantes tienen la posibilidad de mantener su propia legislación nacional / regional. Si lo desean, pueden sustituir su legislación nacional / regional por los requisitos de los Reglamentos de las Naciones Unidas que están aplicando, pero el Acuerdo no los obliga a</p>	

					<p>hacerlo. Sin embargo, las Partes Contratantes aceptarán, como alternativa a la parte pertinente de su legislación nacional / regional, las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas concedidas de conformidad con la última versión de los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicados en su país / región. Los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes que aplican un Reglamento de las Naciones Unidas se detallan en los diversos artículos de este Acuerdo."</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En el mismo documento en su artículo 1 párrafos 3 al 6 refiere que: <p>3. Cuando se haya adoptado un Reglamento de las Naciones Unidas, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes, especificando qué Partes Contratantes han objetado, o han notificado su acuerdo, pero tienen la intención de no comenzar a aplicar el Reglamento de las Naciones Unidas en la fecha de entrada en vigor, y respecto del cual el Reglamento de las Naciones Unidas no entrará en vigor.</p> <p>4. El Reglamento de las Naciones Unidas adoptado entrará en vigor en la fecha o fechas especificadas en él como Reglamento de las Naciones Unidas anexo al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aplicarlo en esa fecha.</p>	
					<p>5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no aplicará determinados Reglamentos de las Naciones Unidas anexos al presente Acuerdo o que no aplicará ninguno de ellos. Si, en ese momento, el procedimiento establecido en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo está en curso para un proyecto o reglamento de las Naciones Unidas adoptado, el Secretario General comunicará dicho proyecto o reglamento de las</p>	

					<p>Naciones Unidas adoptado a la nueva Parte Contratante y entrará en vigor como Reglamento de las Naciones Unidas para la nueva Parte Contratante, a menos que esta Parte Contratante notifique su desacuerdo con el Reglamento de las Naciones Unidas adoptado dentro de un período de seis meses después del depósito de su instrumento de adhesión. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de dicha entrada en vigor. El Secretario General también les comunicará todas las declaraciones relativas a la no aplicación de ciertos Reglamentos de las Naciones Unidas que cualquier Parte Contratante pueda hacer de conformidad con los términos de este párrafo.</p> <p>6. Cualquier Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, previo aviso de un año, su intención de dejar de aplicar ese Reglamento de las Naciones Unidas. El Secretario General comunicará dicha notificación a las demás Partes Contratantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Respecto a la adopción de series de enmiendas, el artículo 12 menciona que: 	
					<p>5. Todas las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas, excepto las Partes Contratantes que notificaron al Secretario General su intención de dejar de aplicar el Reglamento de las Naciones Unidas, aceptarán las aprobaciones concedidas de conformidad con la última versión de dicho Reglamento de las Naciones Unidas. Una Parte Contratante que haya notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicar un Reglamento de las Naciones Unidas aceptará, durante el período de un año mencionado en el párrafo 6 del Artículo 1, las homologaciones concedidas de conformidad con la versión o versiones del Reglamento de las Naciones Unidas aplicable a esa</p>	

					<p>Parte Contratante en el momento de su notificación al Secretario General.</p> <p>7. Si una nueva Parte Contratante se adhiere al presente Acuerdo entre el momento de la notificación de la enmienda a un Reglamento de las Naciones Unidas por parte del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y su entrada en vigor, el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión entrará en vigor para esa Parte Contratante a menos que, en un plazo de seis meses a partir de su notificación de adhesión por parte del Secretario General, esa Parte haya informado al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda.</p> <p>Muestra de requerimientos regulatorios para asientos en países contratantes. Se observa la diferencia entre las series de enmiendas requeridas/aceptadas, la conservación de requerimientos locales o ECE e incluso la no adopción de una regulación:</p>																																																																															
					<table border="0"> <tr> <td>País</td> <td>Símbolo</td> <td>ECE</td> </tr> <tr> <td>Parte</td> <td>Adhesión</td> <td>Como</td> </tr> <tr> <td>Asientos</td> <td>Regulación</td> <td>para</td> </tr> <tr> <td>serie de Enmiendas</td> <td>Comparación</td> <td>de</td> </tr> <tr> <td>México (Proyecto)</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>NA</td> <td>R17-</td> </tr> <tr> <td>Rusia</td> <td>Referencia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>08 (por</td> <td>E</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Turquía</td> <td>17.02.1987</td> <td>R17-</td> </tr> <tr> <td>09</td> <td>TR CU</td> <td>018/2011)</td> </tr> <tr> <td>Unión Europea</td> <td>Superior</td> <td></td> </tr> <tr> <td>09</td> <td>E</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>Australia</td> <td>27.02.1996</td> <td>R17-</td> </tr> <tr> <td>03/04</td> <td>Superior</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ucrania</td> <td>E</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>07 ó 78/932/AAÑ</td> <td>24.03.1998</td> <td>R17-</td> </tr> <tr> <td>(por 521/2012)</td> <td>Superior</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sudáfrica</td> <td>E</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td></td> <td>25.04.2000</td> <td>ADR</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ó</td> <td>R17-08</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Superior</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>E</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td></td> <td>30.06.2000</td> <td>R17-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Igual</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>E</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td></td> <td>17.06.2001</td> <td></td> </tr> </table>	País	Símbolo	ECE	Parte	Adhesión	Como	Asientos	Regulación	para	serie de Enmiendas	Comparación	de	México (Proyecto)	NA	NA	07	NA	R17-	Rusia	Referencia		08 (por	E	22	Turquía	17.02.1987	R17-	09	TR CU	018/2011)	Unión Europea	Superior		09	E	37	Australia	27.02.1996	R17-	03/04	Superior		Ucrania	E	42	07 ó 78/932/AAÑ	24.03.1998	R17-	(por 521/2012)	Superior		Sudáfrica	E	45		25.04.2000	ADR		ó	R17-08		Superior			E	46		30.06.2000	R17-		Igual			E	47		17.06.2001		
País	Símbolo	ECE																																																																																		
Parte	Adhesión	Como																																																																																		
Asientos	Regulación	para																																																																																		
serie de Enmiendas	Comparación	de																																																																																		
México (Proyecto)	NA	NA																																																																																		
07	NA	R17-																																																																																		
Rusia	Referencia																																																																																			
08 (por	E	22																																																																																		
Turquía	17.02.1987	R17-																																																																																		
09	TR CU	018/2011)																																																																																		
Unión Europea	Superior																																																																																			
09	E	37																																																																																		
Australia	27.02.1996	R17-																																																																																		
03/04	Superior																																																																																			
Ucrania	E	42																																																																																		
07 ó 78/932/AAÑ	24.03.1998	R17-																																																																																		
(por 521/2012)	Superior																																																																																			
Sudáfrica	E	45																																																																																		
	25.04.2000	ADR																																																																																		
	ó	R17-08																																																																																		
	Superior																																																																																			
	E	46																																																																																		
	30.06.2000	R17-																																																																																		
	Igual																																																																																			
	E	47																																																																																		
	17.06.2001																																																																																			

					<p>SABS 1429 (1987) ó R17-02 Inferior Nueva Zelanda E 48 26.01.2002 74/408/AAÑ ó R17- 07 Igual Nigeria E 63 17.12.2018 NIS 127 R17 no adoptada Pakistán E 64 24.04.2020 Sin requerimiento R17 no adoptada</p> <ul style="list-style-type: none"> Muestra de requerimientos en la regulación técnica TR CU 018/2011 de la Comisión Económica Euroasiática, dicha comisión incluye 4 miembros que son parte contratante del acuerdo de 1958; Rusia, Armenia, Bielorrusia y Kazajstán. <p>Dispositivo México (Proyecto) Comisión Económica Euroasiática Comparación de serie de Enmiendas</p>	
					<p>Frenos ABS R13 – 11 R13H-00 R13-11 R13H-00 Igual Luces (Instalación) R48-03 R48-03 R48-04 Superior R112 Faros (componente) R112 – 01 R112-00 Inferior</p> <p>Impacto Frontal R94-01 R94-01 Igual</p> <ul style="list-style-type: none"> Muestra de requerimientos en la regulación técnica TR CU 018/2011 de la Comisión Económica Euroasiática, dicha comisión incluye 4 miembros que son parte contratante del acuerdo de 1958; Rusia, Armenia, Bielorrusia y Kazajstán. <p>3. Por otra parte, y en relación con la segunda condicionante relativa a un vehículo no comercializado en alguno de sus territorios se considera que representa una barrera comercial fuera del objetivo y campo de aplicación de la norma ya que las actividades comerciales en otros países no pueden configurar requerimientos en las NOM. Esta condicionante implicaría supeditar las acciones de una persona jurídica diferente a la</p>	

					regulada para la obtención de un dictamen en territorio nacional. También es necesario tomar en cuenta que el mismo nombre del modelo y versión de un vehículo puede ser usado para diferentes plataformas dependiendo del país en el que se comercialice por lo que la detección de esta condicionante tampoco es factible. Como se expuso anteriormente, existen 64 partes firmantes del acuerdo (Nov 2021) y se trata de una lista dinámica, debajo se reproduce la lista para mostrar los países en donde se verían afectadas las actividades comerciales:																																																																									
					<p>Países Partes del Acuerdo de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3, 24 de Febrero 2021)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Símbolo ECE</th> <th>Partes Contratantes</th> <th>Fecha de Adhesión</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E 1</td> <td>Alemania</td> <td>28.01.1966</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 2</td> <td>Francia</td> <td>20.06.1959</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 3</td> <td>Italia</td> <td>26.04.1963</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 4</td> <td>Países Bajos</td> <td>29.08.1960</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 5</td> <td>Suecia</td> <td>20.06.1959</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 6</td> <td>Bélgica</td> <td>05.09.1959</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 7</td> <td>Hungría</td> <td>02.07.1960</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 8</td> <td>República Checa</td> <td>01.01.1993</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 9</td> <td>España</td> <td>10.10.1961</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 10</td> <td>Serbia</td> <td>12.03.2001</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 11</td> <td>Reino Unido</td> <td>16.03.1963</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 12</td> <td>Austria</td> <td>11.05.1971</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 13</td> <td>Luxemburgo</td> <td>12.12.1971</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 14</td> <td>Suiza</td> <td>28.08.1973</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 16</td> <td>Noruega</td> <td>04.04.1975</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 17</td> <td>Finlandia</td> <td>17.09.1976</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E 18</td> <td>Dinamarca</td> <td>20.12.1976</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Símbolo ECE	Partes Contratantes	Fecha de Adhesión		E 1	Alemania	28.01.1966		E 2	Francia	20.06.1959		E 3	Italia	26.04.1963		E 4	Países Bajos	29.08.1960		E 5	Suecia	20.06.1959		E 6	Bélgica	05.09.1959		E 7	Hungría	02.07.1960		E 8	República Checa	01.01.1993		E 9	España	10.10.1961		E 10	Serbia	12.03.2001		E 11	Reino Unido	16.03.1963		E 12	Austria	11.05.1971		E 13	Luxemburgo	12.12.1971		E 14	Suiza	28.08.1973		E 16	Noruega	04.04.1975		E 17	Finlandia	17.09.1976		E 18	Dinamarca	20.12.1976		
Símbolo ECE	Partes Contratantes	Fecha de Adhesión																																																																												
E 1	Alemania	28.01.1966																																																																												
E 2	Francia	20.06.1959																																																																												
E 3	Italia	26.04.1963																																																																												
E 4	Países Bajos	29.08.1960																																																																												
E 5	Suecia	20.06.1959																																																																												
E 6	Bélgica	05.09.1959																																																																												
E 7	Hungría	02.07.1960																																																																												
E 8	República Checa	01.01.1993																																																																												
E 9	España	10.10.1961																																																																												
E 10	Serbia	12.03.2001																																																																												
E 11	Reino Unido	16.03.1963																																																																												
E 12	Austria	11.05.1971																																																																												
E 13	Luxemburgo	12.12.1971																																																																												
E 14	Suiza	28.08.1973																																																																												
E 16	Noruega	04.04.1975																																																																												
E 17	Finlandia	17.09.1976																																																																												
E 18	Dinamarca	20.12.1976																																																																												

					E 19 Rumania 21.02.1977 E 20 Polonia 13.03.1979 E 21 Portugal 28.03.1980 E 22 Federación Rusa 17.02.1987 E 23 Grecia 05.12.1992 E 24 Irlanda 24.03.1998	
					E 25 Croacia 08.10.1991 E 26 Eslovenia 25.06.1991 E 27 Eslovaquia 01.01.1993 E 28 Bielorrusia 02.07.1995 E 29 Estonia 01.05.1995 E 30 República de Moldova 20.11.2016 E 31 Bosnia y Herzegovina 06.03.1992 E 32 Letonia 18.01.1999 E 34 Bulgaria 21.01.2000 E 35 Kazajstán 08.01.2011 E 36 Lituania 29.03.2002 E 37 Turquía 27.02.1996 E 39 Azerbaiyán 14.06.2002 E 40 Macedonia del Norte 17.11.1991 E 42 Unión Europea 24.03.1998 E 43 Japón 24.11.1998 E 45 Australia 25.04.2000 E 46 Ucrania 30.06.2000 E 47 Sudáfrica 17.06.2001 E 48 Nueva Zelanda 26.01.2002 E 49 Chipre 01.05.2004 E 50 Malta 01.05.2004	

					<p>E 51 República de Corea 31.12.2004</p> <p>E 52 Malasia 04.04.2006</p> <p>E 53 Tailandia 01.05.2006</p>	
					<p>E 54 Albania 05.11.2011</p> <p>E 55 Armenia 30.04.2018</p> <p>E 56 Montenegro 03.06.2006</p> <p>E 57 San Marino 26.01.2016</p> <p>E 58 Túnez 01.01.2008</p> <p>E 60 Georgia 25.05.2015</p> <p>E 62 Egipto 03.02.2013</p> <p>E 63 Nigeria 17.12.2018</p> <p>E 64 Pakistán 24.04.2020</p> <p>En ese tenor se considera que es necesario eliminar las excepciones y permitir que cualquiera de las 3 opciones de propuestas de documentación pueda ser presentadas sin necesidad de acreditar que se está bajo el supuesto de alguna de las excepciones ya que, como ya se justificó no es factible demostrar que te encuentras dentro de las mismas.</p> <p>Asimismo, se busca no crear barreras innecesarias al comercio y permitir que cualquiera de los esquemas previstos en la NOM (cumplir con NOM, NMX, FMVSS o UNECE) se demuestre con condiciones igualitarias para los sujetos obligados al cumplimiento de la NOM.</p>	
HONDA DE MEXICO	10	Te	No existe.	3) Incluir la aceptación de reportes de prueba emitidos por el fabricante	En caso de que existen en otros idiomas, siendo aceptados solo en inglés y en español.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que existe la posibilidad de presentar los reportes del fabricante en el inciso 2 siempre que se siga lo indicado en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050

Stellantis	10	Te		<p>CAMBIO PROPUESTO: Agregar el texto siguiente en el punto 10.3.2, así como un nuevo apéndice con la tabla que indique el nivel de documentación requerido para el tipo de dispositivo.</p> <p>10.3.2 Documentación técnica.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>d) Para el caso de las regulaciones CONTRAN:</p> <p>Se debe presentar al menos alguno de los siguientes documentos con base en la tabla 1 del Apéndice E (normativo):</p> <p>i. Nivel 1: Declaración de conformidad del fabricante o proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o la ABNT NBR ISO / IEC 17050 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.</p> <p>ii. Nivel 2 (seguridad activa): Informe de resultados de prueba de laboratorios ya sean de primera o segunda o tercera parte y declaración de que el fabricante o proveedor opera un sistema de gestión que controla las operaciones del laboratorio que realizó las pruebas.</p> <p>iii. Nivel 3 (seguridad pasiva): Informe de prueba emitido por laboratorio acreditado o informe de prueba realizado en un laboratorio que demuestre su capacidad técnica en la realización de las pruebas a través del seguimiento por parte de entidades gubernamentales competentes y evidencia de tercera parte de que el fabricante o proveedor opera un sistema de gestión que controla las operaciones del laboratorio que realizó las pruebas.</p> <p>.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Apéndice E Niveles mínimos de documentación para CONTRAN</p> <p>Dispositivos en Tabla 1.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>CONTRAN</th> <th>Nivel</th> <th>de Documentación Mínimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Apoyacabeza</td> <td>CONTRAN</td> <td>518/2015</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.</td> <td>CONTRAN</td> <td>518/2015</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Indicadores y Controles</td> <td>CONTRAN</td> <td>758/2018</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Doble cerradura de cofre</td> <td>CONTRAN</td> <td>426/2012</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	CONTRAN	Nivel	de Documentación Mínimo	Apoyacabeza	CONTRAN	518/2015	3	Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.	CONTRAN	518/2015	3	Indicadores y Controles	CONTRAN	758/2018	1	Doble cerradura de cofre	CONTRAN	426/2012	1	<p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Al incluir las regulaciones CONTRAN y para mantener el balance con los requerimientos documentales para otras regulaciones, se propone añadir el inciso correspondiente en la sección 10.3.2. Cabe destacar que el cambio propuesto refleja el nivel de requisitos que exigidos en Brasil por la Dirección Nacional de Tránsito (DENATRAN), que en su ordenanza (Portaria) 190/2009 en su más reciente versión (última enmienda: Ordenanza 1556/2018) define los requisitos que deben cumplir los fabricantes e importadores de vehículos para obtener su aprobación (registro) en el país. En el Anexo XI artículo 1 se definen los requisitos para vehículos ligeros conforme a los tres niveles presentados en la propuesta de texto. Cabe destacar que dentro de estos requerimientos se incluye el uso de la ISO 17050 como se contempla también en caso de otras regulaciones incluidas en el proyecto, además se contempla el el requerimiento de un sistema de gestión de operaciones de los laboratorios y la acreditación por parte de terceros para los niveles correspondientes.</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo debido a que la mayor parte de nuestros socios comerciales emplea las regulaciones UNECE o FMVSS.</p>
Dispositivo	CONTRAN	Nivel	de Documentación Mínimo																							
Apoyacabeza	CONTRAN	518/2015	3																							
Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.	CONTRAN	518/2015	3																							
Indicadores y Controles	CONTRAN	758/2018	1																							
Doble cerradura de cofre	CONTRAN	426/2012	1																							
				<p>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta. CONTRAN 226/2007 o CONTRAN 703/2017 2</p> <p>2</p> <p>Sistemas de asientos CONTRAN 220/2007 3</p>																						

				<p>Llantas, Llanta de refacción, llanta para rodado sin aire INMETRO 379/2021 1</p> <p>Faros delanteros CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luces de advertencia (intermitentes) CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luz de freno CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luces de matrícula (placa trasera) CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luces de posición CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luces de reversa CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Luces direccionales CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Reflejantes CONTRAN 667/2017 2</p> <p>Sistema desempañante NA 1</p> <p>Sistema limpia y lava parabrisas CONTRAN 224/2007 2</p> <p>Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento) CONTRAN 519/2015 2</p> <p>Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado CONTRAN 254/2007 2</p> <p>Velocímetro NA 1</p> <p>Sistema antibloqueo para frenos (ABS) CONTRAN 519/2015 2</p> <p>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR) CONTRAN 760/2018 2</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto frontal CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 3</p> <p>Protección a ocupantes contra Impacto lateral CONTRAN 721/2018 3</p> <p>Dispositivos en Tabla 2. Dispositivo CONTRAN Nivel de Documentación Mínimo</p>		
				<p>Monitoreo de presión de llantas o (TPMS). CONTRAN 540/2015 2</p> <p>Control Electrónico de Estabilidad (ESC) CONTRAN 567/2015 2</p> <p>Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) CONTRAN 518/2015 2</p> <p>Prueba de impacto lateral de poste CONTRAN 751/2018 3</p> <p>Sistema de dirección en prueba de impacto CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018 3</p>		

				<p>Sistema de puertas 2 CONTRAN 757/2017</p> <p>Luz alta de freno 2 CONTRAN 667/2017</p> <p>Integridad del sistema de combustible 3 CONTRAN 221/2007 o CONTRAN 756/2018</p> <p>Dispositivos en Tabla 3</p> <p>Dispositivo CONTRAN Nivel de Documentación Mínimo</p> <p>Protección en vehículos eléctricos 3 CONTRAN 749/2018</p> <p>Protección para vehículos de gas NA</p>		
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	La UIA debe evaluar la información conforme a lo siguiente:	La UIA debe evaluar la información conforme a lo siguiente:	De acuerdo a los comentarios anteriores	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: La UI debe evaluar la información conforme a lo siguiente:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Se debe verificar que la información entregada se encuentra completa y es suficiente para validar el cumplimiento con alguna de las NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales.	La UI inspecciona Se debe verificar que si la información recibida por el corporativo entregada se encuentra completa y es suficiente para validar demostrar el cumplimiento con alguna de las NOM o NMX, Normas o regulaciones Internacional o extranjeras o Normas Internacionales.	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: b) Se debe verificar que la información entregada se encuentra completa y es suficiente para validar el cumplimiento con alguna de las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	En caso de que la información presentada no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales aplicables a los mismos, la UIA procederá de acuerdo con 10.2.2 incisos a) a d).	En caso de que la información presentada no puede ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las NOM o NMX, Normas o regulaciones internacionales o extranjeras o Normas Internacionales aplicables a los mismos, la UIA procederá de acuerdo con 10.2.2 incisos a) a d).	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: En caso de que la información presentada no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras aplicables a los mismos, la UI procederá de acuerdo con 10.2.2 incisos a) a d).
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Se procede a validar la información, tomando en consideración los criterios establecidos en 10.4.2	Con base en los criterios establecidos en el inciso 10.4.2 se revisa la documentación. Se procede a validar la información, tomando en consideración los criterios establecidos en 10.4.2	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

						el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: c) Con base en los criterios establecidos en el inciso 10.4.2 se revisa la documentación.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	En todos los casos, la UIA debe de verificar documentalmente que la información presentada por el corporativo:	La UI En todos los casos, la UIA debe de verificar documentalmente que la información presentada por el corporativo:	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue. En todos los casos, la UI debe de verificar documentalmente que la información presentada por el corporativo:
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Contiene la información suficiente que le permita identificar que el dispositivo se encuentra dentro de los parámetros establecidos en las NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales.	Revisar y analizar si la información ingresada por el corporativo da cumplimiento a las NOM o NMX, Normas o regulaciones internacionales o extranjeras aplicables respecto al dispositivo de seguridad correspondiente.	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Corresponde con la submarca y su clasificación de conformidad con el capítulo 5 o contiene la indicación que asocie la información con el vehículo correspondiente.	Evaluar si el dispositivo corresponde al vehículo de Corresponde con la submarca y su clasificación de conformidad con el capítulo 5 del presente proyecto de NOM o contiene la indicación que asocie la información con el vehículo correspondiente.	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: i. Contiene la información suficiente que le permita identificar que el dispositivo se encuentra dentro de los parámetros establecidos en las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	iii. Corresponde con la versión básica (menos equipado) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México.	Evaluar si el vehículo corresponde con la versión básica (menos equipado) o en su caso evaluar el vehículo designado por el corporativo para el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada dispositivo y submarca que pretenda comercializarse en México.	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Se encuentra vigente y fue emitida por las entidades o personas indicadas en el presente Proyecto de Norma o las Normas o Regulaciones extranjeras.	Evaluar si la documentación presentada fue emitida con base en los requerimientos de este Proyecto de NOM.	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	vi. Corresponde con la serie de enmiendas aceptada, la versión vigente o más reciente de la NOM o NMX, Normas o regulaciones extranjeras o Normas Internacionales establecidas en	Evaluar si la documentación presentada corresponde con la versión vigente de la serie de enmiendas aceptadas, o la versión vigente o más reciente, de las NOM o NMX, Normas o regulaciones internacionales o extranjeras e Normas Internacionales establecidas en los	Se sugiere cambiar para mayor claridad y evitar interpretaciones erróneas	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó

			los capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de Norma.	incisos capítulos 6, 7 u 8 del presente Proyecto de Norma.		el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: vi. Corresponde con la serie de enmiendas aceptada, la versión vigente o más reciente de la NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras establecidas en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Asimismo, tomará las siguientes previsiones con los documentos que se enlistan a continuación:	Los documentos que los corporativos presenten a las UI debe cumplir los requisitos según corresponda al tipo de documento técnico siguiente:	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	En el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS), los laboratorios u organismos podrán formar parte de los propios Corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros, sean nacionales o extranjeros.	En el caso de las regulaciones extranjeras que correspondan correspondientes al CFR (FMVSS), los documentos presentados por los corporativos podrán ser emitidos por: los laboratorios u organismos podrán que forman parte de los propios Corporativos; o ser de los fabricantes de los dispositivos; o de terceros, ya sean nacionales o extranjeros.	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	En el caso de los informes de resultados, dictámenes y certificados emitidos para demostrar el cumplimiento con alguna de las NOM o NMX, la UIA debe constatar ante una Entidad de Acreditación que la persona acreditada que emitió el documento contaba con acreditación vigente al momento de expedirlo.	Confirmar que los informes de resultados de prueba, dictámenes y certificados que presenta el corporativo para demostrar el cumplimiento con alguna NOM o NMX hayan sido emitidos conforme al marco legal mexicano.	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Las Cartas del fabricante del vehículo o dispositivo, podrán ser aceptadas para demostrar el cumplimiento con las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS) y deben ser emitidas por el responsable legal ya sea del corporativo, del fabricante o del responsable técnico a cargo de la instalación o fabricación de los dispositivos o bien del responsable de la división o del área correspondiente.	Podrán ser aceptadas las Cartas técnicas para demostrar el cumplimiento con las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS) que sean emitidas por del fabricante del vehículo o fabricante del dispositivo de seguridad siempre y cuando sean firmadas por el representante legal del corporativo o el responsable técnico a cargo del instalación o fabricación o responsable de la división o del área correspondiente	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Ed	Las cartas del fabricante serán válidas, siempre que se acompañen de la documentación técnica que permita comprobar que los dispositivos se encuentran dentro de las especificaciones contenidas en las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS).	Las cartas arriba referidas deben estar acompañadas del fabricante serán válidas, siempre que se acompañen de la documentación técnica que permita comprobar que las pruebas realizadas a los dispositivos de seguridad cumplen con se encuentran dentro de las especificaciones contenidas establecidas en las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS).	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que la redacción original es la que transmite mejor la intención del apartado.

Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	En lo que respecta a vehículos autónomos, el fabricante debe de entregar la información correspondiente donde evidencie el cumplimiento de las especificaciones establecidas en C.1. del Apéndice C (Normativo). Esta información está exenta de lo establecido en 10.3.2 y puede ser cualquier información presentada por el fabricante que permita determinar el cumplimiento de C.1. del Apéndice C y de los capítulos 6, 7 y 8 excepto cuando por diseño no incorpore alguno de los dispositivos de seguridad, sus sistemas o componentes establecidos en dichos capítulos.	Respecto En lo que respecta a los vehículos autónomos, el corporativo fabricante debe de entregar la información correspondiente donde evidencie demuestre el cumplimiento de con las especificaciones establecidas en el inciso C.1. del Apéndice C (Normativo). Esta información está exenta de lo establecido en el inciso 10.3.2 y puede ser cualquier información que juzgue conveniente para demostrar presentada por el fabricante que permita determinar el cumplimiento de con el inciso C.1. del Apéndice C y de los capítulos incisos 6, 7 y 8 excepto cuando por diseño no incorpore alguno de los dispositivos de seguridad, sus sistemas o componentes establecidos en dichos capítulos incisos.	Se sugiere para mayor claridad	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue: En lo que respecta a vehículos autónomos, el corporativo debe de entregar la información correspondiente donde evidencie el cumplimiento de las especificaciones establecidas en C.1. del Apéndice C (Normativo). Esta información está exenta de lo establecido en 10.3.2 y puede ser cualquier información presentada por el fabricante que permita determinar el cumplimiento de C.1. del Apéndice C y de los capítulos 6, 7 y 8 excepto cuando por diseño no incorpore alguno de los dispositivos de seguridad, sus sistemas o componentes establecidos en dichos capítulos.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	e) Submarca del vehículo dictaminado, indicando que ampara todas las versiones de dicho vehículo o las que señale el corporativo de acuerdo con la solicitud, de conformidad con el primer párrafo del punto 10.3.1.		Se sugiere usar los mismos términos que se indican anyeriormente, donde se indica que la evaluación se realiza sobre la versión básica	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que el dictamen abarca todas las versiones del vehículo y no solo la versión básica.
Normalización y Certificación Nyce, S. C.	10	Te	Tratándose de las actas, éstas indicarán la submarca del vehículo, indicando todas las versiones de dicho vehículo o las que señale el corporativo de acuerdo con la solicitud, así como las razones para negar el dictamen y la información de los incisos anteriores, con excepción de los puntos e), f), g) y h).	Tratándose de las actas, estas indicarán la submarca del vehículo, indicando todas las versiones de dicho vehículo o las que señale el corporativo de acuerdo con la solicitud, así como las razones para negar el dictamen y la información de los incisos anteriores, con excepción de los puntos f), g) y h).	Uno de los elementos importantes que se está indicando es justamente la submarca	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió rechazarlo toda vez que se debe garantizar la identificación del vehículo.
AMIA, AMDA	10	Te	c) Cada 3 años modelo antes de la comercialización, cuando el corporativo entregue certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado, permaneciendo vigente para los años modelo subsecuentes mientras no incorporen cambio de especificación en alguno de sus dispositivos de seguridad del vehículo y se realicen los seguimientos de conformidad con 10.7.	Proponemos ajustar el párrafo de acuerdo con la siguiente propuesta: c) Cada 3 años modelo antes de la comercialización, cuando el corporativo entregue el certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado permaneciendo vigente para los años modelo subsecuentes.	La propuesta se basa en que el certificado del sistema de gestión de la calidad está relacionado a la línea/planta de producción y aunque el vehículo ajuste sus dispositivos y éstos su especificación, si el certificado está vigente entonces se cumple con el propósito que ampara el certificado de gestión de la calidad, mismo que asegura un nivel de conformidad de acuerdo con el manual de calidad de la organización. El certificado no tiene vínculo con el cambio de especificaciones de los dispositivos o sistemas de seguridad de un vehículo, por tal motivo, deben desincorporarse esos dos conceptos y el párrafo debe centrarse en la vigencia del certificado de gestión de la calidad.	Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue: c) Cada 3 años modelo antes de la comercialización, cuando el corporativo entregue el certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado permaneciendo vigente para los años modelo subsecuentes.

AMIA, AMDA	10	Ed	<p>Los dictámenes de cumplimiento están sujetos a visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UIA durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:</p>	<p>Tratándose de los reportes indicados en el apartado 10.6.2. y no se acompañen de certificados de gestión de la calidad de aplicable a la línea de producción del vehículo, los dictámenes de cumplimiento de estos reportes estarán sujetos a visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UIA durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:</p>	<p>Con la propuesta pretendemos aclarar el procedimiento para cuando los reportes del numeral 10.6.2 carecen de un certificado de SGC.</p>	<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>Tratándose de los reportes indicados en el apartado 10.6.2. que no se acompañen del certificado de gestión de la calidad de aplicable a la línea de producción del vehículo, los dictámenes de cumplimiento de estos reportes estarán sujetos a visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UI durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:</p> <p>a) Cuando el corporativo reporte por año modelo, se efectuará un seguimiento a dos dictámenes siendo objeto de seguimiento dos vehículos cada año calendario.</p> <p>b) Cuando el corporativo reporte su información cada 2 años modelo, se realizará un seguimiento a un dictamen por año siendo objeto de seguimiento un vehículo cada año calendario.</p>
Polithink S.C	11	Te	<p>La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable.</p> <p>Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disponibilidad sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en este Proyecto de NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa más no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros.</p> <p>En caso de queja presentada en términos del marco jurídico aplicable, la autoridad procederá conforme a éste.</p>	<p>La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable. Esto incluye, solicitar, en su caso, a los Corporativos realizar segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad reglamentados en este proyecto NOM que cuenten con la información técnica de conformidad con lo indicado en 10.3.2.</p> <p>Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disponibilidad sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en este Proyecto de NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa más no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros.</p> <p>Para el caso de la verificación de los estándares FMVSS, o UNECE que no puedan obtener la Aprobación por Tipo, esta se efectuará en laboratorios independientes, a elección del gobierno o las autoridades pertinentes, con fondos aportados por los corporativos.</p> <p>En caso de queja ante las autoridades con información o evidencia o técnicas públicas que pongan en duda el cumplimiento o desempeño de los dispositivos de seguridad regulados en la presente norma relativo a las regulaciones FMVSS o UNECE que no puedan obtener la Aprobación por Tipo, las autoridades podrán solicitar pruebas adicionales que impliquen o no desarmado o pruebas destructivas del vehículo con cargo al Corporativo.</p>		<p>Con fundamento en los artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 47, fracciones II y III, 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización (LFMN); y 33 de su Reglamento el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p>11. Vigilancia y verificación.</p> <p>La vigilancia y verificación se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable.</p> <p>La autoridad podrá requerir al corporativo los datos necesarios para efectuar la vigilancia y verificación de conformidad con la Ley; la autoridad podrá recabar muestras para efectos de verificación de conformidad con la Ley.</p> <p>Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disposición sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en esta NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa más no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros.</p> <p>En caso de queja presentada en términos del marco jurídico aplicable, la autoridad procederá conforme a este.</p>

3.- Tipo de comentario:

Ge = general

Te = técnico

Ed = editorial

NOTA

Columnas 1, 2, 5 y 7 son obligatorias

Ciudad de México, a 15 de julio de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Eduardo Montemayor Treviño**.- Rúbrica.

AVISO por el que se da a conocer la acreditación a la persona moral Ateb Servicios, S.A. de C.V., para fungir como Prestador de Servicios de Certificación en los servicios de emisión de Sellos Digitales de Tiempo, Constancias de Conservación de Mensajes de Datos emitidas de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016 y Digitalización de Documentos en Soporte Físico de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.- Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia.- Dirección General de Normatividad Mercantil.- Coordinación de Política Mercantil.

AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA ACREDITACIÓN A LA PERSONA MORAL ATEB SERVICIOS, S.A. DE C.V., PARA FUNGIR COMO PRESTADOR DE SERVICIOS DE CERTIFICACIÓN EN LOS SERVICIOS DE EMISIÓN DE SELLOS DIGITALES DE TIEMPO, CONSTANCIAS DE CONSERVACIÓN DE MENSAJES DE DATOS EMITIDAS DE CONFORMIDAD CON LA NOM-151-SCFI-2016 Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS EN SOPORTE FÍSICO DE CONFORMIDAD CON LA NOM-151-SCFI-2016.

La Secretaría de Economía a través de la Coordinación de Política Mercantil de la Dirección General de Normatividad Mercantil, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 95 bis 6 fracción I del Código de Comercio; 7o. fracción V del Reglamento del Código de Comercio en Materia de Prestadores de Servicios de Certificación; 38 fracción IX y último párrafo, y 39 fracción II del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, hace pública la siguiente acreditación:

Mediante oficio número 192.2022.001679, de fecha 27 de junio de 2022, la Coordinación de Política Mercantil de la Dirección General de Normatividad Mercantil de la Secretaría de Economía, emitió la Resolución por medio de la cual se expidió la acreditación a la persona moral ATEB SERVICIOS, S.A. DE C.V., para fungir como Prestador de Servicios de Certificación en los servicios de emisión de Sellos Digitales de Tiempo, Constancias de Conservación de Mensajes de Datos emitidas de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016 y Digitalización de Documentos en Soporte Físico de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016, en virtud de haber cumplido con lo establecido en los artículos 100 fracción II y 102 inciso A del Código de Comercio; 5o. del Reglamento del Código de Comercio en materia de Prestadores de Servicios de Certificación; TÍTULO SEXTO De la Emisión de Sellos Digitales de Tiempo, TÍTULO SÉPTIMO De la Constancia de Conservación de Mensaje de Datos emitida de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016 y TÍTULO OCTAVO De la Digitalización de Documentos en Soporte Físico de conformidad con la NOM-151-SCFI-2016 de las Reglas Generales a las que deberán sujetarse los Prestadores de Servicios de Certificación, así como, con el Apéndice A (Normativo) y Apéndice B (Normativo), de la Norma Oficial Mexicana NOM-151-SCFI-2016, Requisitos que deben observarse para la conservación de mensajes de datos y digitalización de documentos (cancela la NOM-151-SCFI-2002).

La información referente a la persona moral ATEB SERVICIOS, S.A. DE C.V., se encuentra en la siguiente dirección electrónica: <https://ateb.mx/psc.html>.

Ciudad de México, a 28 de julio de 2022.- Coordinadora de Política Mercantil, Lic. **Diana Muñoz Flor**.-
Rúbrica.