



Ciudad de México, a 21 de octubre de 2022

**Asunto:** Notificación de resultado de Revisión Sistemática de la NOM-236-SE-2021.

**Secretaría Técnica del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía**

Presente

Hago referencia a la figura de la Revisión Sistemática prevista en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad mediante la cual es posible analizar la aplicación, efectos y observancia de las Normas Oficiales Mexicanas –al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF)– a fin de determinar las acciones que mejoren su aplicación y, de ser el caso, proceder a su modificación o cancelación.

Al respecto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 39 y 61 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el tercero 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, publicado en el DOF el 1 de julio de 2020; 2, sección A, fracción II, numeral 19, inciso a), II, 12, fracciones III, IV, X y XXIX, 36, fracciones I, IX y X, 37, fracciones XI y XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y 3, 4, 7, 8, fracciones III, IV y XII y 15, fracción VI de las Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE); se notifica el resultado de la revisión sistemática de la Norma Oficial Mexicana (NOM) al rubro citada, a través del informe que se acompaña al presente y cuya justificación se resume a continuación:

**NOM-236-SE-2021, “Vehículos automotores-Condiciónes fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg”**

**Fecha de publicación en el DOF:** 03 de mayo de 2022.

**Fecha de entrada en vigor:** 30 de octubre de 2022.

**Tipo de resolución:** Cancelación de la NOM.

**Justificación:** Se considera que la NOM en comento no atiende adecuadamente el objetivo legítimo de interés público que persigue al requerirse de infraestructura para la evaluación de la conformidad, misma que a la fecha es inexistente, la cual solo podría ser desarrollada con la consolidación y avance del andamiaje institucional, programático y jurídico de las autoridades federales o locales, de conformidad con lo que establece el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el DOF el 17 de mayo de 2022.

Asimismo, en ejercicio de las atribuciones de la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, en su carácter de Autoridad Normalizadora, relativas a verificar el cumplimiento y la vigilancia de los mercados que sean materia de las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, se concluye a través del informe de revisión sistemática adjunto al presente, que no existen las condiciones idóneas para implementar de manera efectiva la regulación de mérito, en virtud de que no existen los programas de inspección vehicular que refiere la NOM-236-SE-2021, así como los organismos responsables de la operación de los mismos, aunado a la ausencia de personas acreditadas y aprobadas, en términos de la Ley de Infraestructura de la Calidad, para efectuar tareas de evaluación de la conformidad de la referida NOM que den servicio a los propietarios o legales poseedores de los vehículos que son objeto de la regulación, otorgándoles así cargas excesivas a los particulares, por lo tanto se arriba a la conclusión de que es factible su cancelación.

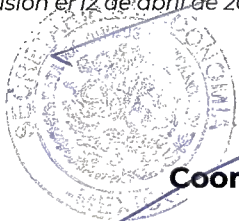
Lo anterior, derivado del análisis realizado al que alude el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad que establece que las "Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación o de aquella de su última modificación, a través de un proceso de revisión sistemática que se ajuste a lo previsto en el Reglamento de esta Ley, debiendo notificar el informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del período quinquenal correspondiente".

Ello se hace de su conocimiento para efectos de dar continuidad con el procedimiento de cancelación de la Norma en comento, de conformidad con las disposiciones aplicables.

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

### Atentamente

En suplencia por ausencia de la persona titular de la Dirección General de Normas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2, apartado A, fracción II, numeral 19, inciso a), 11, 36, último párrafo, 37, fracción XIII y 70, último párrafo del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 2019, reformado mediante Decreto publicado en el citado órgano de difusión el 12 de abril de 2021, firma el Coordinador de la Infraestructura de la Calidad



**Mtro. Raúl Romero Anaya**  
**Coordinador de la Infraestructura de la Calidad**

DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS



Anexo: Informe de Revisión Sistemática

C.c.p. Presidencia y Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad. - Para su conocimiento.

Unidad de Apoyo Jurídico. - Mismo fin.



**Informe del resultado de la revisión sistemática efectuada a la NOM-236-SE-2021, "Vehículos automotores-Condiciónes fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg"**



Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 32 y 42 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC); 39, 48 y 61 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el tercero 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 publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 1 de julio de 2020; 2, sección A, fracción II, numeral 19, inciso a), II, 12, fracciones III, IV, X y XXIX, 36, fracciones I, IX y X y 37, fracciones XI y XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y 3, 4, 7, 8, fracciones III, IV y XII y 15, fracción VI de las Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), se emite el Informe del resultado de la revisión sistemática de la Norma Oficial Mexicana (NOM) al rubro citada, conforme a lo siguiente:

**I. Antecedentes**

En el año 2004, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) reconoció la necesidad de hacer frente a la seguridad vial en el mundo, quedando la Organización Mundial de la Salud (OMS) como coordinadora de las cuestiones de seguridad vial, instando a los Estados Miembros a dar prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública. Hacia 2008, la Asamblea General de la ONU aprobó la Resolución para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo, reafirmando la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial y de seguir fortaleciendo la cooperación internacional en la materia. El 11 de mayo de 2011, la Asamblea General de la ONU impulsó la creación del "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020", con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Derivado de lo anterior, el 6 de junio de 2011, México suscribió la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, dentro de la cual se incluye la acción de desarrollar y fortalecer marcos normativos que permitan la creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular. Para el 20 de febrero de 2020, México se adhirió a la Declaración de Estocolmo en el marco de la Tercera Conferencia Mundial Ministerial sobre Seguridad Vial, en donde se establece alcanzar los objetivos mundiales para el año 2030, ratificando su compromiso de tomar acciones para ayudar a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre los años 2020 y 2030, entre las que se encuentran el institucionalizar un sistema de Inspección Técnica Vehicular.

La revisión de las condiciones fisicomecánicas de un vehículo es una práctica que tiene como objetivo asegurar que los vehículos en circulación mantengan condiciones de seguridad por encima del mínimo establecido con el propósito de disminuir accidentes; implementándose esta práctica en toda Europa y en más de 10 países en América Latina, Asia y África. Por ello, se consideró conveniente establecer un marco normativo que brinde certeza técnica sobre los procesos de inspección técnica vehicular y su evaluación, que permitan que la práctica en territorio nacional sea implementada de forma cuantificable y homogénea para otorgar seguridad jurídica al propietario o legal poseedor del vehículo correspondiente.





Por lo anterior, el 27 de mayo de 2020, el CCONNSE aprobó, en su Quinta Sesión Ordinaria de 2020, la publicación del proyecto de NOM PROY-NOM-236-SE-2020, "Vehículos automotores-Condiciónes fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg", la cual se realizó en el DOF el 12 de enero de 2021, con el objeto de que las personas interesadas presentaran sus comentarios.

Por otra parte, el día 1 de julio de 2020, se expidió el "Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización".

El referido decreto, en su artículo Cuarto Transitorio cita: "Las Propuestas, Anteproyectos y Proyectos de Normas Oficiales Mexicanas y Estándares que a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto se encuentren en trámite y que no hayan sido publicados, deberán ajustarse a lo dispuesto por las Ley Federal sobre Metrología y Normalización, su Reglamento y demás disposiciones secundarias vigentes al momento de su elaboración y hasta su conclusión".

Conforme al procedimiento descrito en el artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el proyecto estuvo a disposición del público general para su consulta y, dentro del plazo de 60 días naturales contados a partir del día siguiente de la fecha de publicación de dicho Proyecto, las personas interesadas presentaron comentarios sobre el contenido del mismo y, en virtud de su análisis, se realizaron las modificaciones conducentes a éste. Con fecha 23 de abril de 2021, el CCONNSE aprobó la NOM referida como definitiva, en su Séptima Sesión Extraordinaria de 2021; por consiguiente, se expidió la NOM-236-SE-2021 "Vehículos automotores-Condiciónes fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg", misma que fue publicada en el DOF el 03 de mayo de 2022.

## **II. Diagnóstico, análisis y evaluación de medidas alternativas, en caso de haberlas**

Como parte de las acciones que la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas (DGN), ejerce para dar cumplimiento a lo establecido en la fracción IX del artículo 3 de la LIC que refiere a la verificación del cumplimiento de las NOMs se encuentra, entre otras, el llevar a cabo una implementación eficiente de las NOMs que esta Autoridad expide. En este sentido, la DGN identificó algunas acciones que vale la pena considerar en tal implementación. La más relevante refiere garantizar la comprobación del cumplimiento de las regulaciones con el propósito de alcanzar los objetivos de política pública que persiguen, en este caso, las NOMs.

La DGN, como parte de sus atribuciones y compromisos para dar seguimiento a la conducción de la política pública en las materias de su competencia, así como a la implementación de las NOMs realiza, por medio de diversas herramientas que establece la Ley, la revisión sistemática de las regulaciones técnicas.

Dicha revisión permite contar con un monitoreo del comportamiento de los agentes económicos, los cambios en el mercado, los cambios tecnológicos en los sectores, los cambios en las condiciones normativas a nivel internacional, los cambios en la infraestructura nacional de la evaluación de la conformidad, así como los precios o tarifas asociadas a tales servicios dentro del alcance de las regulaciones, permitiendo evaluar la situación que rodea a las NOMs a nivel nacional e internacional, entre otros para garantizar la protección de los objetivos legítimos de interés público que se tutelan.



Lo anterior también permite que las NOMs garanticen "el fomento de la calidad para el desarrollo económico y la protección de los objetivos legítimos de interés público..." como establece el artículo 4 fracción XVI de la LIC. Es por esto que en la verificación de las NOMs también se tiene que procurar el desarrollo económico y bienestar de la población, el cual se podría ver mermado por NOMs que no establezcan de manera clara mecanismos de coordinación y colaboración en materia de normalización, evaluación de la conformidad y metrología entre las Autoridades Normalizadoras, el Centro Nacional de Metrología, los Institutos Designados de Metrología, las entidades de acreditación y organismos de evaluación de la conformidad, las entidades locales y municipales, así como los sectores social y privado; de tal suerte que no se llegara a propiciar la innovación tecnológica en los bienes, productos, procesos y servicios para mejorar la calidad de vida de las personas en todo el territorio nacional.

A manera de contexto, resulta importante considerar la situación económica a nivel mundial, la cual, derivado de la pandemia, durante los últimos tres años mantuvo una disminución en la actividad económica, en la que las cadenas de distribución de los bienes sufrieron modificaciones importantes obligadas por la cuestión sanitaria y de salud pública, que desplazó una gran cantidad de fuentes de empleo, lo que llevó a la precarización de la mano de obra y una reducción en los niveles de empleo. Adicionalmente, la disponibilidad de ingresos para bienes de consumo duraderos, las presiones inflacionarias y los tipos de cambio, tuvieron un fuerte impacto en el ingreso corriente de las familias.

Por otra parte, es importante señalar que la NOM-236-SE-2021, como toda regulación técnica, es de observancia obligatoria, no obstante, la aplicación de esta medida regulatoria no corresponde exclusivamente al gobierno federal, sino que la decisión de implementarla puede quedar en manos de los órdenes de gobierno estatal y municipal, como ocurre, a manera de ejemplo, con los programas de verificación ambientales que derivan, entre otras, de la NOM-041-SEMARNAT-2015, que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.

La NOM-236-SE-2021 establece los elementos técnicos para la inspección de las condiciones fisicomecánicas de los automóviles cuyo peso se encuentre entre los 400 y los 3,857 kg. Tal como se establece en la regulación, los gobiernos locales también pueden verificar las condiciones fisicomecánicas de los vehículos. Sin embargo, quienes cubren los costos por estas inspecciones son los propietarios o legales poseedores de los vehículos que se encuentran dentro del alcance de la referida NOM, toda vez que en ellos recae el desembolso monetario por los servicios asociados a la inspección técnica vehicular.

Ante el contexto descrito líneas arriba, es importante valorar los escenarios de implementación de las regulaciones que permitan verificar su cumplimiento. Al respecto se realiza un seguimiento constante de los elementos descritos con anterioridad a fin de identificar si es posible conseguir los objetivos legítimos de interés público mediante alguna otra alternativa. Por lo anterior se realiza la presente revisión sistemática, y para este rubro se analizan las siguientes opciones como alternativas para la regulación:

➤ **Cancelar la regulación vigente**

Esta opción se considera viable en virtud de que el contenido técnico de la NOM-236-SE-2021 se encuentra dentro de la NMX-D-228-SCFI-2015, "Criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3 857 kg", cuya Declaratoria de Vigencia fue publicada en el DOF el 3 de junio de 2015. En este sentido, la NMX-D-228-SCFI-2015 incluye aquellos elementos técnicos necesarios para la evaluación de los vehículos automotores referidos.



DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

Al existir los requisitos técnicos de la NOM-236-SE-2021 en la NMX-D-228-SCFI-2015, las autoridades locales pueden optar voluntariamente por adherirse a dichos elementos sin que se requiera aplicar la citada NOM, además, la NOM-236-SE-2021, emitida conforme a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, requiere que su procedimiento de evaluación de la conformidad sea adaptado a los nuevos requisitos establecidos en la LIC, y a los nuevos requisitos que en su momento establezca el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

En conjunto, se tiene que el contenido técnico de la NOM-236-SE-2021 es equivalente a la NMX-D-228-SCFI-2015 por lo que se puede considerar como alternativa viable cancelar la NOM-236-SE-2021.

Asimismo, ante una situación económica como la que se vive actualmente, tanto a nivel internacional como nacional, una nueva inspección vehicular (en adición con el programa de verificación vehicular de emisiones contaminantes) puede provocar un deterioro importante en el ingreso corriente de los propietarios o legales poseedores de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg.

Adicionalmente, la nula capacidad instalada para realizar tales inspecciones supone que los tres órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal) requieran determinar, diseñar y, en su caso, desarrollar e implementar tal infraestructura, así como programas de inspección vehicular definiendo en ellos las características de operación de los mismos, los cuales a la fecha no han sido emitidos, lo que haría inviable e inaplicable las disposiciones de la NOM-236-SE-2021.

➤ **Esquemas voluntarios o de autorregulación**

En la materia objeto de la NOM-236-SE-2021, el marco jurídico actual establece la independencia y soberanía de poderes de los gobiernos locales con respecto del orden federal. En otras palabras, queda fuera del alcance de las facultades del gobierno federal imponer la NOM-236-SE-2021.

Lo anterior es así, en virtud de que el marco jurídico nacional establece la independencia de poderes entre la Federación y los gobiernos locales, por lo anterior la NOM-236-SE-2021 no podrá obligar a los gobiernos locales a seguir su contenido, por lo que esta alternativa no resulta viable.

No obstante, el objetivo legítimo perseguido se puede procurar con el esquema de autorregulación voluntariamente por los gobiernos locales a través de la NMX-D-228-SCFI-2015 ya existente. De modo, que se puede dar cumplimiento a las especificaciones de la NOM-236-SE-2021 sin obligar a los gobiernos locales a seguir los procedimientos de verificación, vigilancia y evaluación de la conformidad que establece dicha NOM, esto sin afectar el objetivo legítimo que persigue la misma.

Calle Pachuca #189, Piso 7, Col. Condesa, C.P. 06140, Cuauhtémoc, CDMX t: (55) 57 29 91 00 [www.gob.mx/se](http://www.gob.mx/se)



➤ **Incentivos económicos**

Los incentivos económicos se relacionan con la capacidad de los agentes para desarrollar sus actividades. En este sentido, considerando que los sujetos en quienes recaería la obligación de cumplir con la NOM-236-SE-2021 serían los propietarios o legales poseedores de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg, éstos no tendrían incentivos económicos para llevar a cabo la inspección vehicular, toda vez que significa un monto significativo adicional a descontar de sus ingresos corrientes.



Cabe destacar que, en virtud de su impacto presupuestario, la medida no podría ser objeto de un subsidio, máxime cuando estos apoyos económicos no son sostenibles por largos periodos de tiempo.

En ese contexto, esta alternativa no resulta viable.

➤ **Otro tipo de regulación**

Con respecto a la alternativa de implementar otro tipo de regulación, es de indicar que la inclusión de disposiciones para establecer requisitos sobre especificaciones técnicas y características para los vehículos en reglamentos o leyes resulta conveniente, como ya ocurre con el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que esta alternativa es viable y se encuentra cubierta.

**III. Impacto o beneficios de la NOM**

En términos generales, se prevé como inviable que la regulación objeto de la presente revisión, pueda atender de una forma eficiente la problemática que dio origen a la misma, debido principalmente a la falta de infraestructura para su evaluación, así como la repercusión negativa en términos económicos para los propietarios o legales poseedores de los vehículos objeto de la NOM-236-SE-2021. Al contrario, se observa que pudiera tener efectos, en general, no deseables, principalmente en el ingreso corriente de los propietarios o legales poseedores de los vehículos de mérito.

Se prevé un riesgo adicional asociado a una implementación deficiente y no homogénea que podría comprometer los objetivos de política pública planteados por la regulación, misma que por su naturaleza tiene un alcance nacional. Ello porque las diferentes entidades federativas podrían hacer uso de sus atribuciones de manera discrecional para implementar la regulación a través de programas de inspección técnica vehicular que establezcan mecanismos específicos mediante los cuales se llevaría a cabo la evaluación de la conformidad. Sin embargo, se tiene presente el riesgo de que cada estado o entidad federativa establezca sus propios criterios debido a que el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad previsto en la NOM-236-SE-2021 no contempla tales particularidades.

R.  
X  
M





La infraestructura necesaria para lograr que se pudieran realizar las inspecciones vehiculares contempladas por la NOM-236-SE-2021, actualmente no existe. Al respecto, tampoco se tiene un precedente específico que permita dimensionar de forma adecuada cómo sería y qué elementos mínimos se deban contemplar, así como la capacidad técnica para el personal encargado de tales tareas.

Con relación a lo anterior, no existe ni se tiene precedente con respecto a los costos económicos que, una vez publicados los programas de inspección vehicular, pudieran estar interesados en cumplir los requerimientos para, de ser el caso, solicitar su acreditación y aprobación como Organismos de Evaluación de la Conformidad, por lo que, de ser excesivamente altos, no se tendrían incentivos suficientes que permitan contar con tal infraestructura. Como complemento, es importante señalar que el mecanismo de evaluación de la conformidad es muy general y puede ser ambiguo en su implementación debido a que no describe de forma pormenorizada la forma en que deberán establecerse los programas de inspección vehicular adoptados por las entidades federativas o por los municipios.

El referente más próximo que refiere a una revisión periódica de los vehículos, se encuentra en el programa de verificación vehicular de emisiones contaminantes. No obstante, en el caso de México, este programa no resulta equivalente con la inspección vehicular prevista en la NOM-236-SE-2021, ni en términos de evaluación de la conformidad, ni desde el punto de vista técnico. Así, dado que las verificaciones previstas por ambas NOMs no son ni cercanamente similares, la infraestructura y equipamiento para la verificación vehicular de emisiones contaminantes no resulta apta para realizar la verificación a que se refiere la NOM-236-SE-2021.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que, en las entidades federativas en que ya se encuentra vigente tal programa de verificación de emisiones contaminantes, la implementación de la verificación a que se refiere la NOM en estudio originaría un doble impacto económico hacia los propietarios o legales poseedores de los vehículos objeto de la misma.

Adicionalmente, es importante considerar el contexto económico nacional que se encuentra en una situación sensible debido a presiones inflacionarias y de altas tasas de interés, contracción de la producción nacional, inestabilidad en diferentes regiones del mundo, proyecciones deficientes del crecimiento económico a nivel mundial, entre otros aspectos. Todo ello, podría ocasionar un deterioro en la situación económica de las familias y, ante cambios en las condiciones y los precios de los bienes de uso común, pueden provocar un efecto multiplicador no deseable en los ingresos corrientes y su consecuente deterioro en el poder adquisitivo de las familias. Tal es el caso del aumento en los gastos familiares que conllevaría la inspección vehicular prevista en la NOM-236-SE-2021, más aún si se considera que el propietario o legal poseedor de un vehículo, además de las dos verificaciones de emisiones contaminantes de sus vehículos al año, tendría que erogar por las verificaciones de las condiciones físicomecánicas de los vehículos, más la verificación de las reparaciones derivadas de la verificación de origen.

Por lo anterior, se desprenden diversas cargas dirigidas hacia los particulares, las cuales se traducen en costos económicos para el propietario o legal poseedor del vehículo, ya sea de uso particular o comercial, toda vez que implica el gasto de la inspección, el costo de la reparación de los defectos, y la segunda verificación para comprobar que han sido subsanados, aunado a la obligación de verificar cada 1 o 2 años, dependiendo del periodo transcurrido a partir de su comercialización como vehículo nuevo.







En suma, se tiene un escenario desfavorable para continuar con la implementación de la NOM-236-SE-2021 debido a que se prevé un efecto negativo en la economía de las familias, no existe infraestructura para su implementación y evaluación, no se cuenta con los programas de inspección vehicular que permitan determinar qué particulares podrían cumplir los requisitos para su aprobación y acreditación para, eventualmente, evaluar la NOM que nos ocupa, el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad no aborda de manera integral los aspectos mínimos y necesarios para que subsista el interés legítimo por el cual se creó la misma, además de la posibilidad de que, en la práctica, se pudieran observar criterios diferenciados en las entidades federativas que impediría contar con una herramienta de política pública eficiente para atender los objetivos legítimos de interés público y establecería condiciones desfavorables para los propietarios o legales poseedores de los vehículos objeto de la norma de mérito.

Asimismo, la NOM no establece claramente quienes serán las autoridades competentes para realizar las multicitadas inspecciones técnicas, toda vez que deja al arbitrio del gobierno federal o local, tanto la emisión de los programas de inspección vehicular, a través de los cuales establecerán sus propias características y políticas de operación, como la ejecución de los mismos; siendo que, únicamente señala que se realizará por sí o por aquellas personas acreditadas y aprobadas en términos de la LIC, lo cual genera incertidumbre jurídica en los particulares.

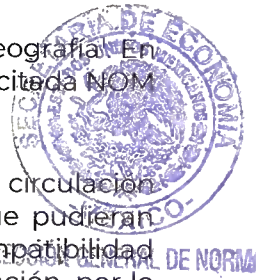
Por último, la norma es omisa en establecer en sus transitorios el periodo en que deberán emitirse los programas de inspección vehicular, siendo que, a la fecha no ha iniciado su vigencia, por lo que no existe programa alguno ni señalamiento respecto a qué autoridades serán las encargadas de su elaboración y ejecución, lo cual imposibilita exigir el cumplimiento de la NOM.

#### **IV. Análisis y sustento cualitativo y cuantitativo**

Dentro de las consideraciones indispensables para contar con una evaluación adecuada de la NOM-236-SE-2021 es necesario tomar en cuenta diferentes elementos importantes, tales como la nula infraestructura física para realizar las inspecciones necesarias, considerar la capacidad técnica del personal especializado que ello requiere y tomar en consideración los cambios tecnológicos en los vehículos que, implícitamente, permitan inducir una disminución en el riesgo asociado con la seguridad vial. Por último, es importante considerar el posible impacto monetario en los consumidores afectados: los propietarios y legales poseedores de los vehículos automotores con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg.

##### **➤ Nula infraestructura**

Actualmente no existe infraestructura física para poder realizar las inspecciones vehiculares contempladas por la NOM-236-SE-2021. Tampoco existen programas en las entidades federativas que permitan vislumbrar una implementación eficiente de la misma. Adicional a lo anterior, es importante destacar que el parque vehicular actual consta del orden de 34 millones 706.8 mil



vehículos en circulación, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. En otras palabras, no existe infraestructura para la verificación de los vehículos objeto de la citada NOM actualmente en circulación.

Ante un panorama como este, en el que existe un gran volumen de la flota vehicular en circulación y ausencia de infraestructura en la materia, sumado a la ausencia de programas que pudieran permitir vislumbrar criterios adecuados de implementación, que pudieran generar incompatibilidad para la evaluación de la conformidad debido a la falta de homogeneidad para su aplicación, por lo que a todas luces resulta inviable continuar con la implementación de la regulación objeto de la presente revisión.

➤ **Capacidad técnica**

Como se menciona en párrafos previos, además de la capacidad instalada, se requiere capacidad técnica suficiente respecto del personal encargado de las inspecciones vehiculares, esto es, la competencia técnica necesaria para que el personal encargado de verificar la NOM-236-SE-2021, pueda hacerlo correctamente. En este sentido, al no contar con los programas de inspección vehicular no se conocen las habilidades y capacidades técnicas específicas con que debe contar el referido personal, por lo que no se cuenta actualmente con un programa de capacitación y certificación de conocimientos y habilidades y, por ende, no se cuenta con personal técnicamente especializado capaz de realizar las inspecciones vehiculares objeto de la NOM-236-SE-2021. En este sentido, también resulta inviable continuar con la implementación de la regulación objeto de la presente revisión debido a la ausencia de personal técnico especializado y al alto costo que pudiera significar su eventual capacitación.

➤ **Recursos públicos**

Como consecuencia de los dos rubros anteriores, podemos concluir que se requiere inversión en infraestructura y en capacidad técnica para lograr una evaluación eficiente de la NOM-236-SE-2021, sin que a la fecha se pueda determinar de manera específica dicha inversión al no contar con los programas de inspección vehicular.

En lo que respecta al usuario final, las condiciones económicas actuales que mantienen un periodo de inflación elevada hacen que el gasto a erogar para la comprobación de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos objeto de la NOM de referencia resulte inviable y en ocasiones imposible de pagar.

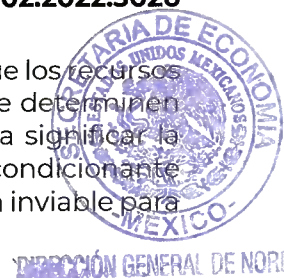
El Estado Mexicano cuenta con recursos limitados para hacer frente a medidas como las previstas en la NOM de mérito y no se prevé en programas presupuestarios próximos destinar recursos a la creación de infraestructura ni a la capacitación de personal derivado de las acciones de

<sup>1</sup> Fuente:

<https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrc>  
[vehiculos](#)

Calle Pachuca #189, Piso 7, Col. Condesa, C.P. 06140, Cuauhtémoc, CDMX t: (55) 57 29 91 00 [www.gob.mx/se](http://www.gob.mx/se)

implementación de la NOM-236-SE-2021. De forma particular, se tiene la limitante de que los recursos públicos están sujetos a los programas presupuestarios anuales, y en los términos que determinan los ordenamientos legales aplicables. En este sentido, el elevado impacto que podría significar la implementación de la infraestructura necesaria y suficiente, además de la condicionante institucional de una disposición inmediata de recursos públicos, resultan en una opción inviable para continuar con la regulación objeto de la presente revisión.



➤ **Cambios tecnológicos**

Los cambios tecnológicos en la construcción de los vehículos han tenido significativos avances. Esta variable, sin embargo, debe tratarse con especial cuidado ya que no es objeto del diseño de la regulación que nos ocupa implementar cambios tecnológicos en los automóviles. Si bien la industria automotriz en México es una de las más importantes a nivel regional, no existe desarrollo tecnológico propio, es decir, los cambios tecnológicos están sujetos al país de origen de los fabricantes. No obstante, en los últimos años, los acelerados cambios en la tecnología implementada en los vehículos permitieron que se comercializaran vehículos con mejores condiciones de seguridad. En consecuencia, el cambio tecnológico, como variable exógena a la regulación, permitió contar con una menor exposición al riesgo, lo que podría suponer condiciones suficientes para considerar un esquema voluntario como respuesta a la revisión de la presente regulación.

**V. Confirmación o, en su caso, la propuesta de modificación o cancelación**

Con base en lo anteriormente expuesto, se recomienda la cancelación de la NOM-236-SE-2021, toda vez que existen condiciones que permiten considerar esta opción como viable y factible. Lo anterior en virtud de que las especificaciones técnicas de la NOM-236-SE-2021 se encuentran contenidas en la NMX-D-228-SCFI-2015, por lo que resulta conveniente aplicar esta Norma Mexicana de aplicación voluntaria.

Habiéndose acreditado lo previsto por el artículo 42, fracción I de la LIC y hecha la propuesta de cancelación de la NOM que nos ocupa, procede continuar con el procedimiento de cancelación correspondiente.

Sin perjuicio de lo anterior, de manera adicional y a mayor abundamiento para robustecer la propuesta de cancelación de referencia, se destaca que además de los razonamientos justificados en el diagnóstico, análisis y evaluación contenidos en el apartado II de este informe, también se actualizan los supuestos de cancelación previstos en el artículo 41 de la Ley de Infraestructura de la Calidad que a continuación se indican:

- *Que la Norma Oficial Mexicana no atienda adecuadamente los objetivos legítimos de interés público que persigue, resulte obsoleta o la tecnología la haya superado;*

Se considera viable en virtud de la pertinencia de establecer esquemas voluntarios o de autorregulación que cubran los mismos aspectos, sin obligar a seguir determinados procedimientos de evaluación de la conformidad y con el mismo efecto en la seguridad.

- *Que se requieran modificar los procedimientos de Evaluación de la Conformidad ahí previstos o reflejar los criterios generales existentes en la materia;*

Calle Pachuca #189, Piso 7, Col. Condesa, C.P. 06140, Cuauhtémoc, CDMX t: (55) 57 29 91 00 [www.gob.mx/se](http://www.gob.mx/se)



Conforme a lo señalado en este informe, se detecta que existen deficiencias en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad de la NOM-236-SE-2021 al ser ambiguo y general, al no detallar especificaciones con respecto a plazos, actores, procedimientos, términos y condiciones de la prestación de los servicios. De igual forma, se detecta que no existe una infraestructura física y equipamiento técnico para atender adecuadamente las condiciones del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad de la NOM-236-SE-2021.

- Cuando la Autoridad Normalizadora así lo considere conveniente, siempre que exista una justificación para ello.

Con base en el presente informe se cuenta con causales que justifican la cancelación de la NOM de referencia.

De esta manera, como resultado del estudio y análisis de la norma de mérito, de los cuales, se desprende la inviabilidad para su aplicación, conforme a lo expuesto en el presente informe, se plantea la cancelación de la regulación en virtud de los argumentos expresados, entre ellos que el contenido técnico de la NOM-236-SE-2021 se encuentra dentro de la NMX-D-228-SCFI-2015, "Criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3 857 kg", cuya Declaratoria de Vigencia fue publicada en el DOF el 3 de junio de 2015. En este sentido, la NMX-D-228-SCFI-2015 incluye aquellos elementos técnicos necesarios para la evaluación de los vehículos automotores.

Al existir los requisitos técnicos de la NOM-236-SE-2021 en la NMX-D-228-SCFI-2015, las autoridades locales pueden optar voluntariamente por adherirse a dichos elementos sin que se requiera aplicar la citada NOM.

**Atentamente**

*En suplencia por ausencia de la persona titular de la Dirección General de Normas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2, apartado A, fracción II, numeral 19, inciso a), 11, 36, último párrafo, 37, fracción XIII y 70, último párrafo del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 2019, reformado mediante Decreto publicado en el mismo órgano de difusión el 12 de abril de 2021, firma el Coordinador de la Infraestructura de la Calidad.*



**Mtro. Raúl Romero Anaya**  
**Coordinador de la Infraestructura de la Calidad**

ECONOMÍA DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

**21 OCT 2022**

Oficialía de Partes  
OFICIO DESPACHADO

**Elaboró:**

Diógenes Hernández Chávez,  
Jefe de Departamento de Coordinación de Normas  
Oficiales Mexicanas.

**Revisó:**

Isaac Roberto Aldana Carbajal,  
Director de Normalización Internacional.

