

**RESPUESTA a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2014, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad, publicado el 25 de febrero de 2015.**

---

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

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-194-SCFI-2014, DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ESENCIALES EN VEHÍCULOS NUEVOS-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD.

ALBERTO ULISES ESTEBAN MARINA, 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; 39 fracción V, 40 fracciones I, XII y XVIII, 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 21 fracciones I, IV y IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publica las respuestas a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2014, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2015.

Empresas e Instituciones que presentaron comentarios durante el período de consulta pública:

- AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.
- ALDO NOYOLA MARTÍNEZ
- ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C. (AMIA).
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN (ANCE).
- CENTRO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, A.C. (CNCP).
- CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS.
- COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA
- CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL.
- EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.
- ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.
- FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.
- FRANCISCO JAVIER ESPINOLA POZOS
- FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.
- FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.
- INDEX METROPOLITANA
- INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES, A.C.
- JUAN JOSÉ LEÓN.
- LATIN NCAP
- LUIS TORRES GÓMEZ
- MAYO AMARILLO
- MÉXICO PREVIENE A.C.
- MIRIAM SEIDERMAN
- MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.
  
- MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.
- NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.
- OGRUSTO OGRÓS
- REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
Instituto Mexicano del Transporte
- SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Dirección General de Normas

- SECRETARÍA DE SALUD  
Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA).
- VICENTE TOMÁS RODRÍGUEZ G.

PROYECTO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	RESPUESTA DEL CCONNSE
<p><b>1.2 Campo de aplicación</b></p> <p>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 no exceda los 3,857 kilogramos, de conformidad con la clasificación determinada para dichos vehículos.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>se solicita la exactitud en la definición de los sujetos obligados a cumplir esta NOM, sustituyendo el término "corporativo" en todo el documento por una terminología más específica.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>El término "corporativos" (es) de extrema vaguedad, ya que no se especifica a qué definición se apegará la interpretación de esta palabra en la norma dejando sin aclarar quién específicamente es el sujeto obligado.</p> <p>No obstante que la Real Academia de la Lengua Española (RAE) establece un concepto al término, en Derecho Mexicano no se contempla la figura de la "Corporación", sino a la luz del Derecho Mercantil -en la forma de sociedades mercantiles exclusivamente- ya que el Derecho Corporativo como tal, se integra por ramas del Derecho que configuran el marco jurídico de la empresa como un ente con fines económicos -Ley General de Sociedades Mercantiles, entre otras-; por otra parte, también hay que atender que en el Código Civil Federal se identifican y definen personas físicas y morales. De ahí que se torne impreciso establecer quién o qué es el "corporativo", incluso porque los fabricantes-distribuidores de vehículos automotores se ostentan como "Sociedad Anónima de Capital Variable" en la razón social de las filiales, sedes y subsidiarias de compañías internacionales. La corporación es, finalmente, una figura extranjera con puntos de contacto con las sociedades mercantiles en nuestro país.</p> <p>Desde otra perspectiva, si un ciudadano mexicano o extranjero fabricara un vehículo y lo comercializara fuera de los esquemas de las compañías y distribuidoras automotrices no estaría obligado a cumplir con esta norma oficial por no integrar un corporativo.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN y artículo 33, tercer párrafo de su reglamento, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), analizó el comentario y decidió no aceptarlo en razón de que la definición es suficientemente clara para describir al sujeto obligado al cumplimiento de la NOM propuesta (definición 3.6 corporativo).</p> <p>Adicionalmente, se debe tomar en cuenta que el término de corporativo ya se emplea en la vigente Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 que emitieron de forma conjunta por las SENER, SEMARNAT y la de Economía. No se omite mencionar que, el objeto regulado propuesta en el Proyecto de PROY-NOM-194-SCFI-2014, es el mismo que el de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.</p>
		<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Solicitamos se nos confirme que el Proyecto de NOM no aplica a los fabricantes de dispositivos de seguridad esenciales. Éstos únicamente están obligados a proporcionar a los Corporativos los reportes de pruebas, certificados o cualquier documentación técnica que demuestren el cumplimiento de los dispositivos con cualesquiera de las normas o regulaciones nacionales, extranjeras o internacionales aplicables contempladas en el Capítulo 2 (Referencias) y en las Tablas 1 y 2 contenidas en los Capítulos 4 y 5 respectivamente.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN y artículo 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en razón de que la definición de corporativos y el campo de aplicación son claros en el establecimiento de los sujetos obligados al cumplimiento de la regulación propuesta. Esto es, el numeral 1.2 y el numeral 3.6 dejan claro que la norma propuesta no aplica a los fabricantes de dispositivos de seguridad esenciales.</p> <p>Retomando el numeral 1.2 y el numeral 3.6:</p> <p><i>1.2 Campo de aplicación: 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 no exceda los 3,857 kilogramos, de conformidad con la clasificación determinada para dichos vehículos.</i></p> <p><i>3.6 Corporativo: Persona física o moral, fabricante o importador que realiza la primera</i></p>

			<i>enajenación de un vehículo ligero nuevo en territorio nacional.</i>
--	--	--	--

<p><b>2. Referencias</b></p> <p>Para la correcta aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las siguientes Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:</p> <p>NMX-CH-074-1993-SCFI Instrumentos de medición-Velocímetros y odómetros tipo mecánico para vehículos automotores (cancela la NOM-CH-74-1986). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1993.</p> <p>NMX-D-136-CT-1988 Autotransporte-Rines para llantas de automóviles y camiones ligeros-Especificaciones y métodos de prueba (cancela la NOM-D-136-1980). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de julio de 1988.</p> <p>NMX-D-051-1971 Método de prueba para inspección del ajuste de los faros delanteros principales de vehículos automotores (cancela la NMX-D-051-1970). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de agosto de 1971.</p> <p>NMX-D-111-1977 Ensamble de hojas limpiaparabrisas para vehículos automotores. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 06 de abril de 1977.</p> <p>NMX-D-141-1978 Determinación de la capacidad de los sistemas de calefacción empleados en automóviles y camiones ligeros. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1978.</p> <p>NMX-D-148-1979 Determinación de la distancia de frenado en vehículos de hasta 2,727 kg de PBV. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de junio de 1979.</p> <p>NMX-D-155-1980 Industria automotriz-Brazos limpia parabrisas. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de febrero de 1980.</p> <p>NMX-D-233-1984 Productos para uso en la autotransportación-Luces exteriores. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 02 de agosto de 1984.</p> <p>Así como las siguientes regulaciones extranjeras:</p> <p>Directivas Europeas</p> <p>71/127/CEERelativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor.</p> <p>71/320/EECBraking devices of certain categories of motor vehicles and their trailers.</p> <p>74/408/EECSeats, anchorages and head restraints of motor vehicles.</p> <p>75/443/EECReverse and speedometer of motor vehicles.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><b>2. Referencias</b></p> <p>Para la correcta aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las siguientes Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:</p> <p>NMX-CH-074-1993-SCFI Instrumentos de medición-Velocímetros y odómetros tipo mecánico para vehículos automotores (cancela la NOM-CH-74-1986). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1993.</p> <p>NMX-D-136-CT-1988 Autotransporte-Rines para llantas de automóviles y camiones ligeros-Especificaciones y métodos de prueba (cancela la NOM-D-136-1980). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de julio de 1988.</p> <p>NMX-D-051-1971 Método de prueba para inspección del ajuste de los faros delanteros principales de vehículos automotores (cancela la NMX-D-051-1970). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de agosto de 1971.</p> <p>NMX-D-111-1977 Ensamble de hojas limpiaparabrisas para vehículos automotores. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 06 de abril de 1977.</p> <p>NMX-D-141-1978 Determinación de la capacidad de los sistemas de calefacción empleados en automóviles y camiones ligeros. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1978.</p> <p>NMX-D-148-1979 Determinación de la distancia de frenado en vehículos de hasta 2,727 kg de PBV. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de junio de 1979.</p> <p>NMX-D-155-1980 Industria automotriz-Brazos limpia parabrisas. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de febrero de 1980.</p> <p>NMX-D-233-1984 Productos para uso en la autotransportación-Luces exteriores. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 02 de agosto de 1984.</p> <p><del>Así como las siguientes regulaciones extranjeras:</del></p> <p><del>Directivas Europeas</del></p> <p><del>71/127/CEERelativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor.</del></p> <p><del>71/320/EECBraking devices of certain categories of motor vehicles and their trailers.</del></p> <p><del>74/408/EECSeats, anchorages and head restraints of motor vehicles.</del></p> <p><del>75/443/EECReverse and speedometer of motor vehicles.</del></p> <p><del>76/115/EECRestraint systems: Safety belts, anchorages.</del></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Eliminar todas las referencias a regulaciones extranjeras o en su caso traducirlas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas de acuerdo con lo que indica la LFMN y su reglamento.</p> <p>Se está haciendo referencia a regulaciones extranjeras y el RLMN señala:</p> <p><b>ARTÍCULO 28.</b> <i>Para los efectos de los artículos 41 y 48 de la Ley, el contenido de las normas oficiales mexicanas, incluidas las que se expidan en caso de emergencia, se ajustará a lo siguiente:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>IV. Deberán señalar el grado de concordancia con normas internacionales y normas mexicanas, para lo cual se mencionará si ésta es idéntica, equivalente o no equivalente.</i></p> <p><i>Para que el comité consultivo nacional de normalización o la dependencia puedan hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberán traducir en su caso, el contenido de las mismas, <u>adecuarlas a las necesidades del país</u> e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas.</i></p> <p>Dado lo anterior y considerando lo señalado en el reglamento deben eliminarse referencias extranjeras, ya que incumple con el reglamento haciendo referencia a normas extranjeras.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.; CNCP; ANCE</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescindan de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p>
---	---	--	--

<p>76/115/EEC Restraint systems: Safety belts, anchorages.</p> <p>76/756/EEC Installation of lighting and light-signalling devices on motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/757/EEC Reflex reflectors for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/758/EEC End-outline marker lamps, front position (side) lamps, rear position (side) lamps, stop lamps, daytime running lamps and side marker lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/759/EEC Direction indicator lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/760/EEC Rear registration plate lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/761/EEC Motor vehicle headlamps which function as main-beam and/or dipped-beam headlamps and incandescent electric filament lamps for such headlamps.</p> <p>77/539/EEC Reversing lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>77/540/EEC Parking lamps for motor vehicles.</p> <p>77/541/EEC Restraint systems: Safety belts, anchorages/Child restraint systems, anchorages.</p> <p>78/316/EEC Interior fittings of motor vehicles (identification of controls, tell-tales and indicators).</p> <p>78/318/CEE Relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de los vehículos a motor.</p> <p>78/932/EEC Relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los reposacabezas de los asientos de los vehículos a motor.</p> <p>92/22/EEC Safety glazing and glazing materials on motor vehicles and their trailers.</p> <p>92/23/EEC Tyres for motor vehicles and their trailers and their fitting.</p> <p>94/68/EEC Adaptation of Directive 78/318/EEC.</p> <p>1008/2010/EEC Concerning type-approval requirements for windscreen wiper and washer systems of certain motor vehicles and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor.</p>	<p>76/756/EEC Installation of lighting and light-signalling devices on motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/757/EEC Reflex reflectors for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/758/EEC End-outline marker lamps, front position (side) lamps, rear position (side) lamps, stop lamps, daytime running lamps and side marker lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/759/EEC Direction indicator lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/760/EEC Rear registration plate lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>76/761/EEC Motor vehicle headlamps which function as main-beam and/or dipped-beam headlamps and incandescent electric filament lamps for such headlamps.</p> <p>77/539/EEC Reversing lamps for motor vehicles and their trailers.</p> <p>77/540/EEC Parking lamps for motor vehicles.</p> <p>77/541/EEC Restraint systems: Safety belts, anchorages/Child restraint systems, anchorages.</p> <p>78/316/EEC Interior fittings of motor vehicles (identification of controls, tell-tales and indicators).</p> <p>78/318/CEE Relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de los vehículos a motor.</p> <p>78/932/EEC Relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los reposacabezas de los asientos de los vehículos a motor.</p> <p>92/22/EEC Safety glazing and glazing materials on motor vehicles and their trailers.</p> <p>92/23/EEC Tyres for motor vehicles and their trailers and their fitting.</p> <p>94/68/EEC Adaptation of Directive 78/318/EEC.</p> <p>1008/2010/EEC Concerning type-approval requirements for windscreen wiper and washer systems of certain motor vehicles and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor.</p> <p>CFR Code of Federal Regulations (CFR)/Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) Title 49, Transportation; Volume 5, part 571; Federal motor vehicle safety standards</p> <p>CONTRAN Código de Tránsito Brasileño.</p> <p>K.M.V.S.S. Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea.</p> <p>SAE Society of Automotive Engineers; Standards.</p>		
--	---	--	--

<p>CFR Code of Federal Regulations (CFR)/Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) Title 49, Transportation; Volume 5, part 571, Federal motor vehicle safety standards</p> <p>CONTRAN Código de Tránsito Brasileño.</p> <p>K.M.V.S.S. Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea.</p> <p>SAE Society of Automotive Engineers, Standards.</p> <p>S.R.R.V. Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón.</p> <p>Estándares ONU</p> <p>Regulación No. 94 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a frontal collision.</p>	<p>S.R.R.V. Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón.</p> <p>Regulación No. 94 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a frontal collision.</p> <p>Regulación No. 95 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a lateral collision.</p> <p>United Nations Economic Commission for Europe (ECE) regulations related to safety testing.</p>		
---	---	--	--

<p>Regulación No. 95 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a lateral collision. United Nations Economic Commission for Europe (ECE) regulations related to safety testing.</p>			
--	--	--	--

	<p><b>CNCP</b></p> <p>Por lo antes expuesto (artículos 3 y 41 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y numeral 7 de la NMX-Z-013-1977), se solicita al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio (CCNNSUIPCPC), atienda los siguientes comentarios:</p> <p><b>OBLIGACIÓN DE TRADUCCIÓN</b></p> <p>1) Del análisis los preceptos jurídicos antes citados se puede llegar a entender que la permisibilidad reglamentaria de hacer referencia a normas o regulaciones técnicas extranjeras, tiene como condición obligatoria que dichos instrumentos técnicos se traduzcan al idioma español y ajustarse a las condiciones de cumplimiento del México.</p> <p>Sin embargo, lo antes señalado no se cumple en el anteproyecto en comento, ya que se advierte que en su texto se limita a señalar que se debe de apegar a esas normas o regulaciones extranjeras.</p> <p>En ese orden de ideas, si bien se puede entender que se trata de instrumentos técnicos que se conocen en la industria automotriz, sin necesidad de traducirse al español, también lo es que el marco jurídico aplicable, siendo la LFMN y su Reglamento no señala regímenes de excepción para este tipo de casos.</p> <p>Por lo anterior solicitamos se nos explique el fundamento jurídico para dicha omisión.</p>	
--	--	--

		<p><b>CARENCIA DE DEFINICIÓN</b></p> <p>2) Derivado de que no existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p> <p>En ese sentido, solicitamos se nos señale la definición y el instrumento jurídico de donde emana los conceptos de norma o regulaciones técnicas extranjeras.</p>	
--	--	--	--

		<p><b>ANCE</b></p> <p>Del análisis de los preceptos jurídicos antes citados (artículos 3 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización), se puede llegar a entender que la permisibilidad reglamentaria de hacer referencia a normas o regulaciones técnicas extranjeras, tiene como condición obligatoria que dichos instrumentos técnicos se traduzcan al idioma español y ajustarse a las condiciones de cumplimiento del México.</p> <p>Sin embargo, lo antes señalado no se cumple en el anteproyecto en comento, ya que se advierte que en su texto se limita a señalar que se debe de apegar a esas normas o regulaciones extranjeras.</p> <p>En ese orden de ideas, si bien se puede entender que se trata de instrumentos técnicos que se conocen en la industria automotriz, sin necesidad de traducirse al español, también lo es que el marco jurídico aplicable, siendo la LFMN y su Reglamento no señalan regímenes de excepción para este tipo de casos.</p> <p>Por lo anterior solicitamos se nos explique el fundamento jurídico para dicha omisión.</p> <p>Derivado de que no existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p> <p>En ese sentido, solicitamos se nos señale la definición y el instrumento jurídico de donde emana los conceptos de norma o regulaciones técnicas extranjeras.</p>	
--	--	--	--

	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p><b>2. Referencias</b></p> <p>Para la correcta aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las siguientes Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:</p> <p>NMX-CH-074-1993-SCFI Instrumentos de medición-Velocímetros y odómetros tipo mecánico para vehículos automotores (cancela la NOM-CH-74-1986). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1993.</p> <p>(...)</p> <p>Así como las siguientes regulaciones extranjeras <u>en vigor, conforme a sus últimas revisiones, enmiendas y correcciones que les correspondan, o en su defecto, las regulaciones que las sustituyan definitivamente, incluyendo las revisiones, enmiendas y correcciones que les correspondan:</u></p> <p>Directivas Europeas</p> <p>71/127/CEERelativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor.</p> <p>(...)</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>En los términos expresados actualmente en el proyecto, y señalándose normas extranjeras vigentes, existe el riesgo que una vez obsoletas y sustituidas por otras con mayores alcances o que den cabida a la implementación de una nueva o mejor tecnología, rebasen las disposiciones de esta norma, haciendo que su aplicación obligatoria deje en obsolescencia los vehículos que se produzcan en función de esta.</p> <p>Además debe observarse que:</p> <p>a) Tanto las Directivas Europeas como las Regulaciones de Naciones Unidas (UNECE) están organizadas a partir de un texto original que es denominado con una clave (Lg. Regulación 1 - Faros delanteros) al cual se añaden con posterioridad enmiendas y correcciones (E.g. Regulación 1, Rev. 4, Enmienda S);</p> <p>b) Cuando el texto original se modifica en su integridad se considera que la versión resultante es una Revisión;</p> <p>c) Cuando solo se modifican o corrigen disposiciones muy específicas, sin que estas cambien el propósito o el sentido del texto original, que sin abrogar el lineamiento original, derogan algunas de sus disposiciones se consideran Enmienda (Amendment) o Correcciones (Corrigendum).</p> <p>d) El resultado de esto último es que el documento original se mantiene íntegro y solamente se añade un documento por separado (que no se integra al original), que ofrecerá la nueva interpretación que se debe dar al texto original.</p> <p>Lo anterior justifica que se exprese la versión y el conjunto de elementos que componen la regulación, cuando se trate de las UNECE y EEC.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:</p> <p><b>2 REFERENCIAS</b></p> <p><i>Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras vigentes o las que las sustituyan o actualicen, contenidas en las tablas 1, 2 y 3 de esta misma Norma Oficial Mexicana. Para el caso de las actualizaciones de las normas o regulaciones internacionales o extranjeras, el Corporativo reportará la adopción de las mismas, especificando Tipo de vehículo y los dispositivos que se sujeten a dicha actualización regulatoria.</i></p> <p>La razón del cambio en la redacción se debe principalmente a que la presente norma contempla una serie de regulaciones que se actualizan en distintos momentos respondiendo a diversas circunstancias. Además la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana deben actualizarse.</p>
--	--	--	--

	<p><b>AMIA</b> <b>2 REFERENCIAS</b></p> <p>Para la correcta aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las siguientes Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan (...):</p> <p>Así como las siguientes regulaciones extranjeras:</p> <p>...,</p> <p>FMVSS 101 Control and displays, speedometer.</p> <p>FMVSS 202 Head Restraints.</p> <p>FMVSS 209 Seat Belt Assemblies.</p> <p>FMVSS 210 Seat Belt Assembly Anchorages.</p> <p>FMVSS 208 Occupant Crash Protection.</p> <p>FMVSS 113 Hood Latch System.</p> <p>FMVSS 111 Rearview Mirrors.</p> <p>FMVSS 207 Seating Systems.</p> <p>FMVSS 109 New Pneumatic Tires for Passenger Cars.</p> <p>FMVSS 110 Tire Selection and Rims for Passenger Cars.</p> <p>FMVSS 139 New pneumatic radial tires for light vehicles.</p> <p>FMVSS 108 Lamps, Reflective Devices, and Associated Equipment.</p> <p>FMVSS 103 Windshield Defrosting and Defogging Systems.</p> <p>FMVSS 104 Windshield Wiping and Washing Systems.</p> <p>FMVSS 105 Hydraulic and Electric Brake Systems.</p> <p>FMVSS 135 Light Vehicle Brake Systems.</p> <p>FMVSS 205 Glazing Materials.</p> <p>...</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se propone que por consistencia en el contenido del capítulo 2. REFERENCIAS, se incluya la clave y el nombre de las regulaciones FMVSS que se enlistan en la columna de la izquierda.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente (colocándolo debajo de las regulaciones CFR), quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>2 REFERENCIAS</b></p> <p><i>Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras vigentes o las que las sustituyan o actualicen, contenidas en las tablas 1, 2 y 3 de esta misma Norma Oficial Mexicana. Para el caso de las actualizaciones de las normas o regulaciones internacionales o extranjeras, el Corporativo reportará la adopción de las mismas, especificando Tipo de vehículo y los dispositivos que se sujeten a dicha actualización regulatoria.</i></p>
	<p><b>AMIA</b></p> <p>2 REFERENCIAS</p> <p><u>Consejo Nacional de Tránsito Brasileño del Departamento Nacional de Tránsito</u></p> <p>...</p> <p><u>SAE Standards.</u> Society of Automotive Engineers, <del>SAE Standards.</del></p> <p>ECE United Nations Economic Commission for Europe (<del>ECE</del>) <del>regulations related to safety testing.</del></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se solicita incluir el nombre completo, o bien, ajustar las tres referencias indicando previamente las siglas seguidas de la denominación.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en razón de que se optó por mencionar de manera general las referencias de acuerdo a lo siguiente:</p> <p><b>2 REFERENCIAS</b></p> <p><i>Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras vigentes o las que las sustituyan o actualicen, contenidas en las tablas 1, 2 y 3 de esta misma Norma Oficial Mexicana. Para el caso de las actualizaciones de las normas o regulaciones internacionales o extranjeras, el Corporativo reportará la adopción de las mismas, especificando Tipo de vehículo y los dispositivos que se sujeten a dicha actualización regulatoria.</i></p>

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>2. Referencias</b></p> <p>Para la correcta aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las siguientes Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:</p> <p>Así como las siguientes <u>normas o regulaciones extranjeras o internacionales vigentes o las que las sustituyan</u>: (...)</p> <p><u>Directivas Europeas</u> <b><u>Normas o regulaciones extranjeras</u></b></p> <p>Code of Federal Regulations (CFR)/Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) Title 49, Transportation; Volume 5, part 571, Federal motor vehicle safety standards standards <u>(FMVSS Standards No. 108, 208 and 214)</u></p> <p><b><u>Normas o regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)</u></b></p> <p><u>United Nations Economic Commission for Europe (ECE) regulations related to safety testing</u></p> <p>United Nations Economic Commission for Europe (ECE) regulations related to safety testing.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM (i.e. puntos 4.2 o 5.1)</p> <p>-----</p> <p>Respecto a "Directivas Europeas", las modificaciones propuestas atienden a contar con un título que englobe varias normas o regulaciones de diversos países (i.e. CEE, Estados Unidos, Brasil, etc.)</p> <p>-----</p> <p>Respecto a "FMVSS", Las modificaciones propuestas son para ser coherente con las Tablas 1 (que menciona la No. 108) y 2 (que menciona las No. 208 y 214) contenidas en el PROY-NOM-194</p> <p>-----</p> <p>Respecto a "C.R.C.C.", Se propone agregar la norma de Canadá a fin de evitar cualquier inconsistencia con las obligaciones del TLCAN.</p> <p>-----</p> <p>Respecto a "Estándares ONU", las modificaciones propuestas atienden a lograr consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM (i.e. puntos 4.2 o 5.1)</p> <p>-----</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:</p> <p><b>2 REFERENCIAS</b></p> <p><i>Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, deben consultarse las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras vigentes o las que las sustituyan o actualicen, contenidas en las tablas 1, 2 y 3 de esta misma Norma Oficial Mexicana. Para el caso de las actualizaciones de las normas o regulaciones internacionales o extranjeras, el Corporativo reportará la adopción de las mismas, especificando Tipo de vehículo y los dispositivos que se sujeten a dicha actualización regulatoria.</i></p> <p>La razón del cambio en la redacción se debe principalmente a que la presente norma contempla una serie de regulaciones que se actualizan en distintos momentos respondiendo a diversas circunstancias. Además la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana deben actualizarse.</p>
--	---	--	--

	<p>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO)</p> <p>Se solicita (..) tomar en cuenta nuestros comentarios al proyecto y aceptar nuestras solicitudes para proceder como sigue:</p> <p>Que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que sólo aparezcan como regulaciones de cumplimiento obligatorio para los vehículos que se comercialicen en el país las NOM, NMX, FMVSS y WP29.</p>	<p>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO)</p> <p>El proyecto de Norma publicado en la página de la COFEMER el día 27 de noviembre de 2014, y en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2015, para consulta pública, pone de manifiesto la situación anteriormente descrita al hacer igualmente válidas las regulaciones de seguridad para vehículos de diferentes países y de México, al reconocer para efecto de cumplimiento de este proyecto de NOM, las regulaciones de Estados Unidos (FMVSS o SAE), Europa (directivas europeas), Japón (SRRV), Corea (KMVSS), Brasil (CONTRAN) y WP29 (estándares ONU), sin embargo los requerimientos contemplados por toda esta variedad marcos regulatorios, no son necesariamente homogéneos, pudiendo ser inclusive discordantes, ya que por ejemplo, las regulaciones de unos países o grupos son revisiones obsoletas de otros países o grupos.</p> <p><b>Adicionalmente, Entorno Industrial, S.A. de C.V. argumentó:</b></p> <p>Por la particular circunstancia comercial de nuestro país y tomando en cuenta las experiencias regulatorias de Canadá y Ecuador descritas (..) es que solicitamos que el proyecto de NOM propuesto sea modificado de tal forma que sólo aparezcan como regulaciones de cumplimiento obligatorio para los vehículos que se comercialicen en el país: 1) la regulación nacional, compuesta por las Normas Oficiales Mexicanas y las Normas Mexicanas, 2) la regulación Norteamericana FMVSS, y 3) la regulación de los acuerdos de 1958 y 1998 del Grupo WP29, lo que permitirá una correcta y debida armonización de los requerimientos decretados para efectos de cumplimiento, y evitará las fallas y discordancias que se comentaron anteriormente.</p>	<p>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO).</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió mantener las referencias a las distintas regulaciones (FMVSS, CONTRAN, ECE, etc.), toda vez que los sujetos regulados forman parte de una industria global que para el caso de México atiende el mercado interno con aproximadamente el 50% de vehículos importados, cuyo país o región de origen es distinto a Estados Unidos (FMVSS) o Europa (ECE o WP29).</p>
--	--	---	---

	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</p> <p>Agregar la norma UN127 (protección de peatones) o GTR9.</p>	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</p> <p>La protección de peatones no implica tecnologías caras ni airbags, solo un diseño adecuado con materiales adecuados en el frente del automóvil. La incidencia de fallecidos en siniestros de tránsito como peatones debe ser el suficiente justificativo para incluir estas normas.</p>	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo, ya que se aclara que la presente norma oficial mexicana es la primera fase de una política pública que tiene como objetivo elevar el nivel de seguridad con que cuentan los vehículos ligeros nuevos, en este sentido, se establecen los dispositivos mínimos de seguridad que, por una parte, permitan lograr la homologación en el equipamiento con que cuentan los vehículos, y por otra, elevan el nivel de seguridad (con que cuentan los ocupantes) con el cual se comercializan estos vehículos actualmente.</p>
--	--	--	---

<p><b>3. Definiciones</b></p> <p>Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, son aplicables las definiciones que aparecen en cada una de las normas referidas en el capítulo 2, además de las siguientes:</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>3. Definiciones</b></p> <p>Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, son aplicables las definiciones que aparecen en cada una de las normas <u>o regulaciones referidas en el capítulo 2 que deben prevalecer sobre las contenidas en este Capítulo, además de las siguientes:</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La modificación propuesta atiende a lograr consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM (i.e. puntos 4.2 o 5.1) así como a evitar cualquier inconsistencia entre lo previsto en la norma o regulación aplicable y lo definido en este Capítulo.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente para quedar como sigue:</p> <p><b>3. Definiciones</b></p> <p>Para efectos de esta Norma Oficial Mexicana, son aplicables las definiciones que aparecen en cada una de las normas o regulaciones referidas en el capítulo 2, las cuales prevalecerán en los aspectos técnicos respecto de las siguientes:</p>
--	---	--	---

<p><b>3.6 Corporativo:</b></p> <p>Persona física o moral, fabricante o importador que realiza la primera enajenación de un vehículo ligero nuevo en territorio nacional, así como aquellos que importen ese tipo de vehículos para consumo propio.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>orporativo:</b></p> <p>Persona física o moral, fabricante o importador que realiza la primera enajenación de un vehículo ligero nuevo en territorio nacional, <del>así como aquellos que importen ese tipo de vehículos para consumo propio.</del></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se propone eliminar el texto tachado, la razón es que la norma busca regular las importaciones de la industria para la comercialización de vehículos ligeros nuevos en nuestro país.</p>	<p><b>AMIA; INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, para quedar la redacción como sigue:</p> <p><i>Persona física o moral, fabricante o importador que realiza la primera enajenación de un vehículo ligero nuevo en territorio nacional.</i></p>
	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>3.6 Corporativo:</b></p> <p>Persona física o moral, fabricante o importador, que realiza la primera enajenación de un vehículo ligero nuevo en territorio nacional, <del>así como aquellos que importen ese tipo de vehículos para consumo propio.</del></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Se propone eliminar la última frase ya que consideramos que será prácticamente imposible, para una persona que importe un vehículo para consumo propio, el poder obtener los reportes de pruebas y documentación técnica que demuestre que los dispositivos de seguridad cumplen con las normas o regulaciones aplicables.</p>	

<p><b>3.10 Frenos:</b>  <b>3.10.2 Frenos de servicio:</b>  Sistema que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  <b>3.10.2 Frenos de servicio:</b>  <del>Sistema que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno. Sistema principal para la reducción de velocidad o detención total del vehículo, accionado y controlado por medio del pedal de freno.</del></p>	<p><b>SCT/MT</b>  La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:  <b>3.10.2 Frenos de servicio:</b>  <i>Sistema principal que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno, sin perjuicio que en las normas o regulaciones de referencia se establezcan otras tecnologías.</i></p>
	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  <b>3.10.2 Frenos de servicio:</b>  Sistema que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  Se propone eliminar la última frase de la definición ya que pudiera ser problemática, particularmente cuando se trata de sistemas de frenado autónomo (como ESC, ACC, AEB, etc.). La modificación propuesta atiende a evitar cualquier inconsistencia entre lo previsto en la norma o regulación aplicable y lo definido en este Capítulo.  Como alternativa, sugerimos la siguiente definición más simple:  3.10.1 Freno de servicio:  Sistema primario diseñado para detener un vehículo de motor.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que el accionar del pedal es fundamental.</p>

<p><b>3.11 Llanta:</b>  Dispositivo hecho de hule, químicos, textiles o acero, entre otros materiales, que ensamblado en una rueda automotriz provee la tracción, inflado con aire o contiene el gas o elementos que permiten sostener al vehículo y su carga para poder circular.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  3.11 Llanta:  <del>Dispositivo hecho de hule, químicos, textiles o acero, entre otros materiales, que ensamblado en una rueda automotriz provee la tracción, inflado con aire o contiene el gas o elementos que permiten sostener al vehículo y su carga para poder circular.</del>  Elemento construido usualmente con hule, nylon, acero y otros elementos químicos, cuya función es soportar una porción del peso del vehículo y su carga, manteniendo contacto con la superficie de rodamiento y, con ello, desarrollar todas las fuerzas necesarias para producir, controlar y detener el movimiento del vehículo, así como su cambio de dirección.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, para quedar como:  <b>3.11 Llanta:</b>  <i>Elemento construido usualmente con hule, nylon, acero y otros elementos químicos, cuya función es soportar una porción del peso del vehículo y su carga, manteniendo contacto con la superficie de rodamiento y, con ello, desarrollar todas las fuerzas necesarias para producir, controlar y detener el movimiento del vehículo, así como su cambio de dirección.</i></p>
<p><b>3.12 Luces:</b>  <b>3.12.1 Faros delanteros:</b>  Dispositivos de diferentes tecnologías que emiten un haz de luz de baja y alta intensidad. El vehículo deberá contar con dos faros delanteros colocados simétricamente y al mismo nivel, uno a cada lado del frente del vehículo y tienen la finalidad de proporcionar una iluminación adecuada del camino.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  <b>3.12.1 Faros delanteros:</b>  <del>Dispositivos de diferentes tecnologías que emiten un haz de luz de baja y alta intensidad. El vehículo deberá contar con dos faros delanteros colocados simétricamente y al mismo nivel, uno a cada lado del frente del vehículo y tienen la finalidad de proporcionar una iluminación adecuada del camino.</del>  <u>Dispositivos principales para iluminación frontal que, con base en diferentes tecnologías, emiten un haz de luz y que puede ser elegido entre de corto y de largo alcance.</u></p>	<p><b>SCT/MT</b>  La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/MT</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:  <b>3.12.1 Faros delanteros:</b>  <i>Dispositivos principales para iluminación frontal que, con base en diferentes tecnologías, emiten un haz de luz y que puede ser elegido entre de corto y de largo alcance. El vehículo deberá contar con dos faros delanteros colocados simétricamente y al mismo nivel, uno a cada lado del frente del vehículo y tienen la finalidad de proporcionar una iluminación adecuada del camino.</i></p>

<p><b>3.12.3 Luz de freno:</b> Luz roja emitida por dos o más lámparas colocadas en la parte posterior del vehículo al momento de accionar el pedal del freno, con lo cual se indica que el vehículo está reduciendo su velocidad o se encuentra detenido.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> <b>3.12.3 Luz de freno:</b> Luz roja emitida por dos o más lámparas colocadas en la parte posterior del vehículo, <u>sea que se activen por el conductor o de forma autónoma, al momento de accionar el pedal del freno, con lo cual se indica que el vehículo está frenando, reduciendo su velocidad o se encuentra detenido, según lo especificado en la norma o regulación aplicable.</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> La frase "al momento de accionar el pedal del freno" es problemática, particularmente cuando se trata de sistemas de frenado autónomo (como ESC, ACC, AEB, etc.) por lo que sería mejor suprimirla. Los reglamentos citados en el Capítulo 2. "Referencias" (tales como EEC o FMVSS) pueden diferir en ciertas funciones (como el ESC), y esta redacción crearía una variante innecesaria, especialmente debido a que el punto 4.2 permite cumplir con cualquiera de las especificaciones contenidas en la Tabla 1 referenciadas en el Capítulo 2. "Referencias". La redacción propuesta permite que la luz de freno se active al momento en que aplique el sistema de frenado, ya sea por el conductor o de forma autónoma.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera: <b>3.12.3 Luz de freno:</b> <i>Luz roja emitida por dos o más lámparas colocadas en la parte posterior del vehículo al momento de accionar el pedal del freno o de forma autónoma, esto último cuando el vehículo este equipado con este dispositivo, lo anterior indica que el vehículo está reduciendo su velocidad o se encuentra detenido.</i></p>
--	--	--	---

	<p><b>SCT/MT</b> <b>Máxima Capacidad de Carga:</b> <u>Cantidad, expresada en kg, que corresponde a la magnitud de la máxima carga, sea esta mercancía o pasajeros o ambos, que por diseño y especificación del fabricante, puede soportar el vehículo.</u></p>	<p><b>SCT/MT</b> Se sugiere agregar la definición de Máxima Capacidad de Carga.</p>	<p><b>SCT/MT</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que el concepto no se emplea de manera relevante.</p>
	<p><b>SCT/MT</b> <b>Peso Nominal de Vehículo o Peso Vehicular:</b> <u>Cantidad, expresada en kg, que corresponde a la magnitud de la masa del vehículo cuando éste se encuentre vacío, por lo que no incluye pasajeros ni equipaje ni carga.</u></p>	<p><b>SCT/MT</b> Se sugiere agregar la definición de Peso Nominal de Vehículo o Peso Vehicular, según se acuerde.</p>	<p><b>SCT/MT</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que el concepto no se emplea de manera relevante.</p>
	<p><b>DGN</b> X.XX Recordatorio de cinturón de seguridad (SBR) Sistema dedicado a alertar al conductor cuando éste no utiliza el cinturón de seguridad. El sistema está constituido por la detección del cinturón de seguridad desabrochado y por señales de alerta al conductor de forma visual y audible.</p>	<p><b>DGN</b> Esta alerta persistente que notifica al conductor y al copiloto que no se han abrochado el cinturón de seguridad mostró que el uso de estos sistemas incrementó el uso de cinturones de seguridad y redujo las tasas de fatalidades, por lo que se ha promovido que estos dispositivos sean incluidos tan pronto como sea posible a los vehículos automotores. Estos dispositivos son altamente efectivos para lograr que la gente utilice el cinturón de seguridad. Se ha observado que el uso del cinturón de seguridad es mayor en los usuarios que circulan en un vehículo con sistemas de recordatorio para el uso de cinturón de seguridad comparado con los que circulan en automóviles sin este tipo de dispositivo. En autos con recordatorios sutiles el uso es ligeramente menor a los sistemas mejorados.</p>	<p><b>DGN</b> Con el propósito de incrementar la seguridad de los usuarios, ya que se ha demostrado que al contar con frenos ABS se disminuye significativamente la tasa de incidencia de los choques por falla en los frenos y el riesgo de lesiones fatales, la DGN propuso agregar este dispositivo dentro de la norma y por tanto desarrolló la definición correspondiente y con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE decidió aceptar la definición para quedar como sigue: <b>3.14 Recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)</b> <i>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.</i></p>

	<p><b>DGN</b></p> <p>X.XX 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 de giro, permitiendo el contacto y tracción con la superficie, evitando el bloqueo de las ruedas durante una condición de frenado</p>	<p><b>DGN</b></p> <p>La inclusión de este dispositivo tiene el propósito de incrementar la seguridad de los usuarios, ya que se ha demostrado que al contar con frenos ABS se disminuye significativamente la tasa de incidencia de los choques por falla en los frenos y el riesgo de lesiones fatales.</p>	<p><b>DGN</b></p> <p>Con el propósito de incrementar la seguridad de los usuarios, ya que el sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad es altamente efectivo para lograr que las personas utilicen el cinturón de seguridad, esperando que con ello se reduzcan las tasas de fatalidades relacionados a este hecho, la DGN propuso agregar este dispositivo dentro de la norma y por tanto desarrolló la definición correspondiente y con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE decidió aceptar la definición para quedar como sigue:</p> <p><b>3.16 Sistema antibloqueo de frenado (ABS)</b></p> <p><i>Es una parte del sistema de freno de servicio del vehículo que regula automáticamente el grado de deslizamiento de las ruedas de giro, permitiendo el contacto y tracción con la superficie, evitando el bloqueo de las ruedas durante una condición de frenado.</i></p>
--	---	--	---

<p><b>3.16 Sistema desempañante:</b></p> <p>Es el sistema destinado a eliminar la película de vapor condensado sobre la superficie interior del parabrisas y de este modo restablecer la visibilidad.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>3. 16 Sistema desempañante:</p> <p><del>Es el sistema destinado a eliminar la película de vapor condensado sobre la superficie interior del parabrisas y de este modo restablecer la visibilidad.</del></p> <p><u>Es el sistema que permite eliminar las partículas de agua condensada depositadas sobre la superficie interior del parabrisas, restableciendo con ello la visibilidad hacia el exterior.</u></p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que se considera que la definición es clara y es tomada de la regulación extranjera "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales" de Chile.</p>
<p><b>3.18 Tipo de vehículo existente:</b></p> <p>Tipo de vehículo que, de acuerdo a su clasificación, se está comercializando en el mercado nacional, con anterioridad a la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>ipo de vehículo nuevo existente:</b></p> <p>Tipo de vehículo <u>ligero nuevo</u> que, de acuerdo a su clasificación, se está comercializando en el mercado nacional, con anterioridad a la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Considerando que el tipo de vehículo existente, forma parte del universo de los vehículos ligeros nuevos, se propone incluir en el encabezado de la definición del numeral 3.18 el calificativo de nuevo como sigue:</p> <p>Dice: 3.18 Tipo de vehículo existente.</p> <p>Debe decir: 3.18 Tipo de vehículo <b>nuevo</b> existente</p> <p>De ser procedente el ajuste debe incluirse en todo el documento del proyecto de la norma.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue:</p> <p><b>3.20 Tipo de vehículo nuevo existente:</b></p> <p><i>Tipo de vehículo ligero nuevo que, de acuerdo a su clasificación, se está comercializando en el mercado nacional, con anterioridad a la entrada en vigor de esta Norma Oficial Mexicana.</i></p>
<p><b>3.19 Tipo de vehículo nuevo:</b></p> <p>Tipo de vehículo que, de acuerdo a su clasificación, se comercializa por primera vez en el mercado nacional, posterior a la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>ipo de vehículo nuevo:</b></p> <p>Tipo de vehículo <u>ligero nuevo</u> que, de acuerdo a su clasificación, se comercializa por primera vez en el mercado nacional, posterior a la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Adicionalmente, considerando que los tipos de vehículos nuevo y existente, pertenecen al universo de vehículo ligero nuevo, se propone agregar en el texto de cada una de las definiciones, los adjetivos de ligero y de nuevo, tal como se indica en la columna de la izquierda.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo para quedar como sigue:</p> <p><b>uevo:</b></p> <p><i>Tipo de vehículo ligero nuevo que, de acuerdo a su clasificación, se comercializa por primera vez en el mercado nacional, posterior a la entrada en vigor de esta Norma Oficial Mexicana.</i></p>
<p><b>3.20 Vehículo ligero nuevo:</b></p> <p>Vehículo de pasajeros o camioneta ligera con un recorrido de entre 0 y 1 000 kilómetros, enajenado por primera vez por el corporativo en territorio nacional, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular; lo anterior en concordancia con:</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>3.20 Vehículo ligero nuevo:</b></p> <p>Vehículo de pasajeros o camioneta ligera <u>correspondientes a tipo de vehículo existente o tipo de vehículo nuevo</u> con un recorrido de entre 0 y 1 000 kilómetros, <u>inclusive</u>, enajenado por primera vez por el corporativo en territorio nacional, que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular; lo anterior en concordancia con:</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que no corresponde con el contexto y el sentido de la definición en esta propuesta de regulación.</p>

		<p><b>AMIA</b></p> <p>Todas las referencias a Tipo de vehículo nuevo deben aparecer bajo este modelo (con mayúscula en la "T") a lo largo del documento para ser consistente y ya que es un término definido conforme al numeral 3.19.</p> <p>Todas las referencias a Corporativo deben aparecer bajo este modelo (con mayúscula en la "C") a lo largo del documento para ser consistente y ya que es un término definido conforme al numeral 3.6.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, por lo que se revisará todo el documento y todas las referencias a Tipo de vehículo y Corporativo aparecerán en los términos solicitados.</p>
--	--	--	---

		<p><b>MIRIAM SEIDERMAN</b></p> <p>En relación al proyecto tengo (..) comentarios que espero se analicen con detenimiento ya que me parece contribuiría al enriquecimiento de la futura norma.</p> <p>Homologación de las definiciones con otras normatividades en la materia. Por ejemplo, se está creando la definición de <u>vehículo ligero nuevo</u> mientras que en otras normas se maneja el término de vehículo nuevo. ¿cuál es la diferencia entre la definición propuesta y las ya existentes?</p> <p>Le pido de la manera más atenta el homologar los términos ya existentes en este proyecto de norma con el fin de contar con un instrumento claro y de fácil interpretación por parte de todos los sujetos regulados.</p>	<p><b>MIRIAM SEIDERMAN</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y, considerando que la definición es consistente con la mencionada de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, decidió mantener la definición de vehículo ligero nuevo como sigue:</p> <p><b>3.22 Vehículo ligero nuevo:</b>  <i>Vehículo de pasajeros o camioneta ligera con un recorrido de entre 0 y 1 000 kilómetros, enajenado por primera vez por el Corporativo en territorio nacional, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular; lo anterior en concordancia con:</i></p>
--	--	--	---

<p><b>3.20.1 Camioneta ligera:</b>  Es un vehículo automotor que cumple con el numeral 3.20 "vehículo ligero nuevo" y con los criterios definidos en el Apéndice Normativo "A".</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>3.20.1 Camioneta ligera:</b>  Es un vehículo automotor que cumple con el numeral 3.20 "vehículo ligero nuevo" y con los criterios definidos en el Apéndice Normativo <u>Informativo</u> "A".</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>La intención de los comentarios de forma es promover una mayor claridad y precisión algunos de los términos expresados en los diferentes capítulos y en el Apéndice.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo, dado que el apéndice A establece criterios para la correcta aplicación de la presente norma, en este sentido, dichos criterios se constituyen como elementos normativos en los casos que correspondan, es decir, se busca que el apéndice sea tomado en cuenta y no informativo.</p>
---	--	---	--

<p><b>AMIA</b></p> <p><b>Camioneta ligera:</b>  Es un vehículo automotor que cumple con el numeral 3.20 "vehículo ligero nuevo", y con los criterios definidos en la Apéndice Normativo "A".</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se propone ajustar la definición de camioneta ligera, toda vez que, algunas de las características incluidas en el apéndice A del Proyecto de NOM, se usan exclusivamente para diferenciar categorías vehiculares relacionadas con el tema de economía de combustible, actual NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 (ver ajuste propuesto para el apéndice A).</p> <p>Consideramos que la definición debe incluir atributos como los de la siguiente propuesta de definición:</p> <p><b>3.XX.X. Camioneta Ligera</b>  Vehículo automotor que cumple con el numeral 3.20 (vehículo ligero nuevo) y que está diseñado para el transporte de más de 10 personas o mercancías, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, que cumple con los criterios del apéndice A.</p> <p>En caso de proceder la nueva definición, se deberá ajustar el apéndice A del proyecto de NOM (ver anexo).</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, para quedar como sigue:</p> <p><i>Vehículo automotor que cumple con el numeral 3.22 (vehículo ligero nuevo) y que está diseñado para el transporte de más de 10 personas o mercancías, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, que cumple con los criterios del apéndice A.</i></p>
--	--	---

<p><b>3.20.2</b> Vehículo de pasajeros: Vehículo automotor diseñado principalmente para el transporte de no más de 10 personas, el cual cumple con los criterios definidos en el numeral 3.20. Se incluye a vehículos de pasajeros multipropósito o utilitario los cuales están diseñados para el transporte de personas y/o productos, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino.</p>	<p><b>AMIA</b> <b>ehículo de pasajeros:</b> Vehículo automotor diseñado principalmente para el transporte de no más de 10 personas, el cual cumple con los criterios definidos en el numeral 3.20. Se incluye a vehículos de pasajeros multipropósito e <del>utilitario los cuales están diseñados para el transporte de personas y/o productos, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino.</del></p>	<p><b>AMIA</b> Se proponen los siguientes ajustes a la definición de vehículos de pasajeros:  Hacer referencia al numeral relativo a vehículo ligero nuevo.  Se debe eliminar el texto tachado en la columna de la izquierda, ya que son atributos relativos a una camioneta ligera.</p>	<p><b>AMIA</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, para quedar como sigue: <b>3.22.2 Vehículo de pasajeros:</b> <i>Vehículo automotor diseñado principalmente para el transporte de no más de 10 personas, el cual cumple con los criterios definidos en el numeral 3.22. Se incluye a vehículos de pasajeros multipropósito.</i></p>
	<p><b>SSA-CONAPRA</b> <i>Se solicita que sean incluidos los siguientes elementos de seguridad:</i> -Cinturones de tres puntos en toda las plaza. -Pretensores en cinturones de seguridad. -Sistemas mejorados de recordatorio de uso de cinturón. -Bolsas de aire para el conductor y pasajero -Bolsas de aire laterales -Tercera luz de freno -Anclajes ISOFIX -Cabeceras de asientos en todas las plazas -Sistema antibloqueo para frenos (ABS) -Control de estabilidad (ESC) -Control de tracción -Barras de impacto -Interruptor inercial del sistema de combustible</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b> Se pide que (...) cada uno de estos dispositivos, sean definidos en el apartado 3. Definiciones conforme al concepto que de ellos expresa cada una de las Regulaciones del WP.29.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, agregando los siguientes dos dispositivos:  Sistema de antibloqueo de frenado (frenos ABS) y  Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (alarma visual y audible)  Lo anterior con el propósito de incrementar la seguridad de los usuarios, ya que se ha demostrado que al contar con frenos ABS se disminuye significativamente la tasa de incidencia de los choques por falla en los frenos y el riesgo de lesiones fatales, mientras que el sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad es altamente efectivo para lograr que las personas utilicen el cinturón de seguridad, redujeron las tasas de fatalidades relacionados a este hecho.  Por lo anterior, dentro del apartado 5 de la presente norma oficial mexicana se agrega la Tabla 3 y se modifica el título del apartado, se modifica también el apartado 2 Referencias para incluir las regulaciones correspondientes a dichos dispositivos, así como el apartado 3 Definiciones:</p>

<p><b>4. Especificaciones</b></p> <p>4.1 Los corporativos que comercialicen tipos de vehículos nuevos, de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deberán incorporar en dichos vehículos, todos los dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Por lo que, cada corporativo deberá presentar la evidencia documental que ampare la incorporación de los dispositivos de seguridad esenciales.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>4.1 Los corporativos que comercialicen tipos de vehículos <u>ligeros</u> nuevos, de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deberán incorporar en dichos vehículos, todos los dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Por lo que, cada corporativo deberá presentar la evidencia documental que ampare la incorporación de los dispositivos de seguridad esenciales.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Del Capítulo 4. Especificaciones. Ya que la esencia de este proyecto de norma oficial mexicana es establecer que TODOS los vehículos nuevos comercializados en México contengan los dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la Tabla 1 y especificados en las normas referenciadas correspondientes, es fundamental que en los numerales 4.1 y 4.2 se cambie la expresión limitativa "tipos de vehículos nuevos" por "vehículos ligeros nuevos", ya que esta última expresión, de acuerdo con el numeral 6. 1.3 y con la propuesta de definición del numeral 3.20, incluye tanto a tipo de vehículo nuevo como a tipo de vehículo existente. Dicha acción es incluso coherente con el propio título de la Tabla 1 "Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos". De otra forma, se establece una ambigüedad que estaría coartando el derecho a la seguridad de los usuarios que deciden adquirir vehículos ligeros nuevos comercializados en el mercado nacional, de manera previa a la entrada en vigor de esta NOM, ya que se deja a discreción del fabricante incluir o no dichos dispositivos de seguridad esencia les en los tipos de vehículo existentes</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en función de que la regulación propuesta establece una tipología que divide a:</p> <p>Aquellos vehículos que se comercializaban de manera previa a la entrada en vigor de la presente norma (Tipo de vehículos nuevos existentes) de aquellos que se comercializarán como nuevos tipos de manera posterior a la entrada en vigor de la presente norma (Tipos de vehículos nuevos).</p> <p>Es importante mencionar que las normas oficiales mexicanas no son retroactivas.</p>
	<p><b>AMIA</b></p> <p>4.1 Los Corporativos que comercialicen Tipos de vehículos nuevos, de forma posterior a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deberán incorporar en dichos vehículos, todos los Dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Por lo que, cada Corporativo deberá presentar la Documentación técnica que ampare la incorporación de los Dispositivos de seguridad esenciales <u>y su cumplimiento con alguna de las regulaciones mencionadas por cada uno de los Dispositivos.</u></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Incluir párrafo final. Consideramos que el texto agregado establece la obligación completa para los corporativos en relación con la incorporación de los dispositivos pero también con la condicionante que deben cumplir con alguna de las regulaciones que se incluyen en las tablas 1 o 2 del proyecto de NOM.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><i>4.1 Los Corporativos que comercialicen Tipos de vehículos nuevos, de forma posterior a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, deberán incorporar en dichos vehículos, todos los Dispositivos de seguridad esenciales establecidos en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, de esta Norma Oficial Mexicana. Por lo que, cada Corporativo deberá presentar la Documentación técnica que ampare la incorporación de los Dispositivos de seguridad esenciales y su cumplimiento con alguna de las regulaciones mencionadas por cada uno de los Dispositivos.</i></p>

<p><b>4.2</b> La información referente al número o presencia y ubicación de los dispositivos de seguridad esenciales incorporados en los tipos de vehículos nuevos, es la indicada en las normas mexicanas, regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>4.2</b> La información referente al número o presencia y ubicación de los dispositivos de seguridad esenciales incorporados en los tipos de vehículos <u>ligeros</u> nuevos, es la indicada en las normas mexicanas, regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Del Capítulo 4. Especificaciones. Ya que la esencia de este proyecto de norma oficial mexicana es establecer que TODOS los vehículos nuevos comercializados en México contengan los dispositivos de seguridad esencia les establecidos en la Tabla 1 y especificados en las normas referenciadas correspondientes, es fundamental que en los numerales 4.1 y 4.2 se cambie la expresión limitativa "tipos de vehículos nuevos" por "vehículos ligeros nuevos", ya que esta última expresión, de acuerdo con el numeral 6. 1.3 y con la propuesta de definición del numeral 3.20, incluye tanto a tipo de vehículo nuevo como a tipo de vehículo existente. (..)</p> <p>Adicionalmente, se sugiere enunciar de manera explícita en el numeral 4.2 la presencia y cantidad de los dispositivos de seguridad esenciales, particularmente para los dispositivos "apoyacabezas" "cinturón de seguridad" y "Retrovisores". En este sentido, la presencia y cantidad de "apoyacabezas" y "cinturón de seguridad" deben ser tales que igualen al número de plazas especificadas por el fabricante del vehículo, evitando con ello lo posibilidad de indefinición en caso de que en las normas referenciadas no se mencione ni la cantidad ni ubicación de tal o cual dispositivo de seguridad, puesto que muchas de ellas establecen solo métodos de prueba o criterios de evaluación.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en función de que la regulación propuesta establece una tipología que divide a: Aquellos vehículos que se comercializaban de manera previa a la entrada en vigor de la presente norma (Tipo de vehículos nuevos existentes) de aquellos que se comercializarán como nuevos tipos de manera posterior a la entrada en vigor de la presente norma (Tipos de vehículos nuevos).</p> <p>Es importante mencionar que las normas oficiales mexicanas no son retroactivas.</p>
	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>4.2</b> La información referente al número o presencia y ubicación de los dispositivos de seguridad esenciales incorporados en los tipos de vehículos nuevos, es la indicada en las normas mexicanas, <u>normas o</u> regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La modificación propuesta atiende a lograr consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>4.2</b> <i>La información referente al número o presencia y ubicación de los dispositivos de seguridad esenciales incorporados en los tipos de vehículos nuevos, es la indicada en las normas mexicanas, normas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente Norma Oficial Mexicana, en concordancia con la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</i></p>

	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i></p> <p><i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i></p> <p><i>Además se solicita confirmar le existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"</p> <p>Tomando como base (el artículo 28 del RLMN), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que <u>la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original.</u>"</i></p> <p>Asimismo se precisa que la manera de demostrar el cumplimiento con la norma se describe en el apartado 6 Procedimiento de evaluación de la conformidad.</p> <p>Respecto a la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad de la regulación en comento, cabe señalar que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
--	---	--	--

<p><b>Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos</b></p>		<p><b>SCT/MT</b></p> <p>De la Tabla I. Dada la falta de elementos comunes o coherencia entre algunos de los dispositivos de seguridad enunciados, se sugiere reagrupar los dispositivos de seguridad con base en características comunes. Por ejemplo, los dispositivos Doble cerradura de cofre, Retrovisores, Sistemas de asientos y Llantas, no tienen elementos comunes para que hayan sido considerados en el grupo de Controles e indicadores; el Sistema desempañante y el Sistema limpia y lavaparabrisas, tampoco tienen elementos comunes al grupo de Luces; finalmente, el dispositivo Velocímetro no debería estar en el grupo de Vidrios de seguridad.</p> <p>Los comentarios de fondo, se considera que pueden ser medulares para la conformación de este proyecto de norma, por lo que se exponen y sustentan de la manera más clara y concisa posible.</p> <p>Se consideró necesario que el grupo de trabajo que ha desarrollado este proyecto, analice y considere para revisión lo siguiente:</p> <p><i>1. Referir únicamente a las normas internacionales de los Estados Unidos (FMVSS) y a las normas promovidas por las Naciones Unidas (UNECE), puesto que éstas son revisadas y actualizadas de manera permanente y con mayor frecuencia, garantizando con ello el estado del arte en materia de seguridad vehicular.</i></p> <p>2. Se adicionen otros dispositivos de seguridad esenciales de índole activa cuya función es la de prevenir accidentes, tal como se menciona y motiva en el tercer pilar del Plan Global de las Naciones Unidas. Entre estos dispositivos se encuentran el sistema de frenado antibloqueo, conocido como ABS, y el sistema de control electrónico de estabilidad, comúnmente conocido como ESC.</p> <p>Consideramos también que se debe definir de manera explícita que todos los vehículos ligeros nuevos, sean estos tipo de vehículo existente o tipo de vehículo nuevo, incorporen los cinturones de seguridad y las cabeceras en todas las plazas del vehículo. Adicional a ello, en aras de incluir a los pasajeros infantiles, uno de los grupos más vulnerables, se considera que también se debe incluir como un dispositivo esencial de seguridad los sistemas de retención infantil, en particular, los anclajes tipo ISOFIX. <i>(sic)</i></p> <p>3. Se sugiere (...) revisar de manera detallada si en las normas referenciadas se describe explícitamente la cantidad y ubicación de los diferentes dispositivos de seguridad, enunciados de manera que se constaten estos conceptos. De otra forma, establecer claramente en este proyecto de NOM la presencia, cantidad y, por tanto, obligatoriedad de usos de los sistemas esenciales de seguridad, tales como cinturones de seguridad, cabeceras y bolsas de aire.</p> <p>4. Se considera que la revisión y análisis del documento "Democratizando la</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, ya que:</p> <p>Se aceptó el reacomodo en la tabla 1 para dar mayor claridad a la agrupación de los dispositivos.</p> <p>Se decidió mantener las referencias a las distintas regulaciones (FMVSS, CONTRAN, etc.), toda vez que los sujetos regulados forman parte de una industria global que para el caso de México atiende el mercado interno con aproximadamente el 50% de vehículos importados, cuyo país o región de origen es distinto a Estados Unidos (FMVSS) o Europa (ECE o WP29).</p> <p>Se agregaron: 1) Sistemas de antibloqueo de frenado (frenos ABS); y 2) Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (alarma visual y audible).</p> <p>Se mantiene la tipología que divide a: Aquellos vehículos que se comercializaban de manera previa a la entrada en vigor de la presente norma (Tipo de vehículos nuevos existentes) de aquellos que se comercializarán como nuevos tipos de manera posterior a la entrada en vigor de la presente norma (Tipos de vehículos nuevos).</p> <p>Se precisa que las normas oficiales mexicanas no son retroactivas.</p> <p>Se puntualiza que cada norma referenciada establece las especificaciones con que debe cumplir el dispositivo.</p>
--	--	--	--

		<p>Seguridad en los Vehículos: Camino para lograr Vehículos más Seguros en 2020", enriquecerá la información del grupo de trabajo de este proyecto de NOM. En dicho documento se exponen diez recomendaciones para lograr el objetivo de poder contar con vehículos más seguros para el año 2020, lo cual pudiera ser útil en la temática del proyecto de norma.</p>	
--	--	--	--

Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS/ SAE	Directivas Europeas	RRRV	KMVSS	CONTRAN	Estándares ONU
Apoyacabeza	---	202 ó 202a	78/932/EEC (87/534) ó 74/408/EEC	TRIAS Art. 22-4 1983 / 32-2-2005 Attach 34	26 ó 99	220	ECE R25 ó ECE R17 (R25 es únicamente para cabeceras; sin embargo, se puede certificar con R17 que contempla todo el sistema de asientos, incluyendo cabeceras)
Cinturón de seguridad	---	209 ó 210 ó 208	76/115/EEC (96/38) y 77/541/EEC (90/628)	TRIAS Art.22-3 31-1994/37-1998 Attach 31/32/33	27 ó 103	048	ECE R14-05 ó ECE R15-04 suplemento 10
Controles e indicadores							
Indicadores	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R 121
Controles	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R 121
Doble cerradura de cofre	---	113	---	---	21	461 ó 636 ó 426	---
Retrovisores (interiores y exteriores) - Espejo retrovisor interior con ajuste día /noche. Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta	---	111	71/127/EEC (86/562)	TRIAS Art. 44 29-1973 / 39-1975 attach 79/60/81	50	226	ECE R 46
Sistemas de asientos	---	207	78/932/EEC (96/37) y 74/408/EEC (81/577, 96/37)	TRIAS Art. 32 35-2-2005 / 36-1995 Attach 30	97 ó 98	463 ó 220 ó 416	ECE R17-07 (R25 es únicamente para cabeceras; la prueba R17 ampara todo el sistema de asientos)
Llantas	NMX-D-136-CT-1988	109 ó 139	459/2011/EEC	TRIAS Art. 9 43-1992 attach 2	12 ó 88-2	14 ó 259 ó 558	ECE R30-02 ó ECE R54-00
Luces							
Faros delanteros	NMX-D-051-1971	108 (dic07) ó SAE J945, J592e, J594f y J566	76/761/EEC (87/354, 89/517, 1990/17) ó 76/756/EEC ó 76/758/EEC	TRIAS Art. 32 22-1996 Attach 50	Art 38, 106.1	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R112
Luces de advertencia (intermitentes)	NMX-D-233-1984	108, SAE J590b, J585, J588	76/756/EEC (97/28) ó 77/540/EEC	TRIAS Art 41-3 22-1-1996, TRIAS Art 41, 41-12 22-16-2005 Attach 73,47,48	45, 48, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R06 ó R77

Luz de freno	NMX-D-233-1984	108, SAE J586	76/758/EEC (87/354, 89/516, 97/30) ó 76/756/EEC	TRIAS Art 39 01/01/1996 Attach 70; BLUE BOOK 39	43, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R07
<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (..) que los dispositivos se enlisten de forma homóloga conforme están listados dentro del sistema de regulaciones Estadounidenses, y se agrupen los dispositivos de acuerdo con el grupo mencionado en esas regulaciones, tomando en cuenta sólo las aplicables para los vehículos motivo de este proyecto de NOM.</p> <p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>(..) al revisar la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos, encontramos que se ingresaron títulos para agrupar a los dispositivos, sin embargo no todos los dispositivos corresponden a la agrupación deseada o tienen relación con el título del grupo, por ejemplo en el grupo "Controles e indicadores" se encuentran dispositivos como el "Sistemas de asientos", y "Llantas"; o en el grupo "Luces" se encuentran dispositivos como "Sistema limpia y lava parabrisas", los cuales en definitiva no corresponden con el título del grupo. Desde nuestro punto de vista, la agrupación regulatoria del sistema Estadounidense es muy práctico, ya que en un grupo están las regulaciones cuyo objetivo es el de prevenir los accidentes, en otro las regulaciones para proteger a los individuos que se ven involucrados en un accidente, y por último las regulaciones para evitar que se desencadene un segundo accidente.</p> <p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, ya que:</p> <p>Se aceptó el reacomodo en la tabla 1 para dar mayor claridad a la agrupación de los dispositivos., eliminando los títulos</p>							

Luces de posición	NMX-D-233-1984	108	76/756/EEC ó 76/758	---	---	227 ó 383 ó 294	ECE R48 ó R07
Luces de reversa	NMX-D-233-1984	108 (dic07) ó SAE J593	77/539/EEC (97/31) (87/354, 97/32) ó 76/756/EEC	TRIAS Art40 22-1996 Attach 72	39, 106.3	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R23
Luces direccionales	NMX-D-233-1984	108, SAE J586 ó J588	76/758/EEC (97/30) 76/759/EEC (87/354, 89/277, 1999/15) ó 76/756/EEC	TRIAS Art. 39 01/01/1996; (41, 41-2, 22/16/2005 Attach 73, 47, 48)	44, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R06
Reflejos	NMX-D-233-1984	---	76/756/EEC ó 76/757/EEC	---	---	---	ECE R48 ó R03
Sistema desempañante	NMX-D-141-1978	103	78/317 EEC ó 672/2010 EEC	---	94	---	ECE R122 ó EU 672/2010

Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977 ó NMX-D-155-1980	104 ó SAE J 903-C	78/318/EEC ó 94/68/EEC ó 1008/2010/EEC	- - -	51, 109	224	- - -
----------------------------------	---------------------------------	-------------------	--	-------	---------	-----	-------



		<p>alizaciones en las referencias regulatorias incluidas en la Tabla 1, se propone ajustar la nomenclatura de algunas de las regulaciones de referencia (ver anexo).</p> <p>. Nomenclatura correcta. Ejemplos: Ej. ECE-R14 en vez de ECE-R14.05 Agregar en la columna FMV SS/SAE Liantas: 109 ó 139 ó <b>110</b> Reflejar es: <b>108</b> ó <b>SAE J594</b> f Sobre el resto de los ajustes en las refer</p>	
--	--	---	--

		enci as regul atori as pres enta mos un anex o.
--	--	---

Vidrio templado	-	-	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00
Vidrio plastificado	-	-	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00
Controles e indicadores								
Cinturón de seguridad	-	-	209 ó 210 ó 208	76/115/EEC (96/38) y 77/541/EEC (90/628)	TRIAS Art.2 2-3 31-1994/37-1998	27	103	ECE R14 ó ECE R16 suplemento 10
Indicadores	---	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R121
Control es	---	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R121

Val oci metro	N M X - C H - 0 7 4 - 1 9 9 3 - S C F I	1 0 1	75/ 443 /EE C (97/ 39)	T R I A S A R T. 4 6 V T R I A S S 8 - 2 0 0 3	1 1 0	0 1 4	E C E R 3 9 - 0 0
---------------------	--	-------------	---------------------------------------	--	-------------	-------------	---

Doble cerra dura de cofre	--	1 1 3	---	---	2 1	4 6 1 0 6 3 3 6 0 4 2 6	---
Retro visore s (interi ores y exteri ores) -- Espejo retrov isor interi or con ajuste día/h oche Espejo s retrov isores o dispo sitivo s de visión indire cta		tg t- --	71/ 127 / EE C (86/ 562 )	T R I A S A r t 44 29 - 19 73 / 39 - 19 75 att ac h 79 /8 0/ 81	5 0 0 1 0 8	2 2 6	EC E R 46
Siste mas de asient os	--	2 0 7	78/ 932 /EE C (96/ 37) y 74/ 408 /EE C (81/ 577 - 96/ 37)	T R I A S A r t 32 35 - 20 - 05 / 36 - 19 95 Att ac h 30	9 7 0 0 0 4 1 6	4 6 3 0 2 2 0 0 4 1 6	EC E R 1 7 (R2 5 es úni ca me nte par a cab eje ras, la pru eba R1 7 am par a tod o el sist em a de asi ent os
Llanta s	N M X - D - 1 3 6 - C T - 1 9 8 8	1 0 9 0 6 1 1 3 3 9 0 1 1 0	458 /20 11/ EE C	T R I A S A r t 9 43 - 19 92 att ac h 2	1 2 0 8 8 - 2	1 4 0 2 2 5 9 0 5 5 8	EC E R 3 0 0 EC E R 5 4
Luces							
Faros delan teros	N M X - D - 0 5 1 - 1 9 7 1	1 0 8 (dic 0 7) ó S A E J 9 4 5, J 5 9 2 e, J 5 9 4 f y J 5	76/ 761 /EE C (87/ 354) 89/ 517 199 9/1 7) ó 76/ 756 /EE C o 76/ 758 /EE C	T R I A S A r t 32 22 - 19 96 Att ac h 50	A rt 3 8, 1 0 6. 1	2 2 7 0 3 8 3 3 0 2 9 4	EC E - R 4 0 0 R 1 12

Se propone integrar en un solo concepto aquellos dispositivos que tendrán un cumplimiento ligado a las mismas normas de referencia:  
Agrupar en el concepto "sistema de freno" a los dispositivos: freno de servicio y freno de estacionamiento.  
Agrupar "controles e indicadores".  
Integrar los dispositivos: vidrio laminado, vidrio templado y, vidrio plastificado.

Cinturón de seguridad	- - -	2 0 9 0 2 1 0 0 2 0 8	76/ 115 /EE C (96/ 38) y 77/ 541 /EE C (90/ 628 )	T R I A S A r t 2 - 2 - 3 1 - 19 94 /3 7- 19 98 Att ac h 31 /3 2/ 33	2 7 0 1 0 3	0 4 8 0 2 2 0 0 5 1 8	EC E R 1 4 6 EC E R 1 6 sup lem ent o 10
Indicadores	- - -	1 0 1	78/ 316 / EE C	---	1 3	2 2 5 0 4 6 3	EC E R 121
Controles	- - -	1 0 1	78/ 316 / EE C	---	1 3	2 2 5 0 4 4 6 3	EC E R 121
Doble cerra dura de cofre	- - -	1 1 3	---	---	2 1	4 6 1 0 6 3 6 0 4 2 6	---
Retro visore s (interi ores y exteri ores) -- Espejo retrov isor interi or con ajuste día/h oche Espejo s retrov isores o dispo sitivo s de visión indire cta	t a t - -	1 1 1	71/ 127 / EE C (86/ 562 )	T R I A S A r t 44 29 - 19 73 / 39 - 19 75 att ac h 79 /8 0/ 81	5 0 0 1 0 8	2 2 6	EC E R 46
Siste mas de asient os	- - -	2 0 7	78/ 932 /EE C (96/ 37) y 74/ 408 /EE C (81/ 577 - 96/ 37)	T R I A S A r t 32 35 - 20 - 05 / 36 - 19 95 Att ac h 30	9 7 0 0 0 4 1 6	4 6 3 0 2 2 0 0 4 1 6	EC E R 1 7 (R2 5 es úni ca me nte par a cab eje ras, la pru eba R1 7 am par a tod o el sist em a de asi ent os



--	--	--	--

Luces de freno	NMX -D- 233-1984	108, SAE J586	76/758/EE C (87/354, 89/516, 97/30) ó 76/756/EE C	TRIAS Art 39 01/01/1996 Attach 70; BLUE BOOK 39	43, 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	EC E - R4 8 ó R0 7			
Luces de matrícula (placa trasera)	NMX -D- 233-1984	108	76/756/EE C ó 76/760/EE C	No aplica	41 ó 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	EC E - R0 4 ó R4 8			
Luces de posición	NMX -D- 233-1984	108	76/756/EE C ó 76/758	No aplica	40, 42 ó 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	EC E R4 8 ó R0 7			
Luces de reversa	NMX -D- 233-1984	108 (dic07) ó SAE J593	77/539/EE C (97/31) (87/354, 97/32) ó 76/756/EE C	TRIAS Art. 39 Attach 22-1996 Attach 72	39, 106-8	22 7 ó 38 3 ó 29 4	EC E - R4 8 ó R2 3			
Luces direccionales	NMX -D- 233-1984	108, SAE J586 ó J588	76/758/EE C (97/30) 76/759/EE C (87/354, 89/277, 1999/15) ó 76/756/EE C	TRIAS Art. 39 01/01/1996; (41, 41-2, 22/16/2005 Attach 73, 47, 48)	44, 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	EC E - R4 8 ó R0 6			
Faros delanteros	NMX -D- 051-1971		108 (dic07) ó SAE J945, J592 e, J594f y J566	76/761/EE C (87/354, 89/517, 1999/17) ó 76/756/EE C ó 76/758/EE C			TRIAS Art. 32 22-1996 Attach 50	Art 38, 106, 1	22 7 ó 38 3 ó 29 4	ECE - R48 ó R11 2
Luces de advertencia (intermitentes)	NMX -D- 233-1984		108, SAE J590 b, J585, J588	76/756/EE C (97/28) ó 77/540/EE C			TRIAS Art 41-3 22-1-1996, TRIAS Art 41, 41-2 22-16-2005 Attach 73, 47, 48	45, 48, 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	ECE - R48 ó R06 ó R77
Luz de freno	NMX -D- 233-1984	108, SAE J586	76/758/EE C (87/354, 89/516, 97/30) ó 76/756/EE C	TRIAS Art 39 01/01/1996 Attach 70; BLUE BOOK 39				43, 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4	ECE - R48 ó R07
Luces de matrícula (placa trasera)	NMX -D- 233-1984	108	76/756/EE C ó 76/760/EE C	No aplica	41 ó 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4				ECE - R04 ó R48
Luces de posición	NMX -D- 233-1984	108	76/756/EE C ó 76/758	No aplica	40, 42 ó 106	22 7 ó 38 3 ó 29 4				ECE R48 ó R07

Reflejantes	NMX-D-233-1984	108 ó SAE J594f	76/756/EEC ó 76/757/EEC	No aplica	49 o 107	227	ECE R48 ó R03
Sistema desempañante	NMX-D-141-1978	103	78/317 EEC ó 672/2010 EEC	No aplica	94109	No aplica	ECE R122 ó EU 672/2010
Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977NM X-D-155-1980	104 ó SAE J903-C	78/318/ EEC ó 94/68/EEC ó 1008/2010/EEC	Art48 Attach84 TRIAS 45-J084-01	51, 109	224	No aplica
Sistema de frenos							

Luces de reversa		NMX-D-233-1984	108 (dic07) ó SAE J593	77/539/EEC (97/31) (87/354, 97/32) ó 76/756/EEC	TRIAS Art40 22-1996 Attach 72	39, 106	227 ó 383 ó 294	EC E-R48 ó R23
------------------	--	----------------	------------------------	---	-------------------------------	---------	-----------------	----------------

De estacionamiento	NMX-D-148-1079	405-435	71/320/EEC	TRIAS Art. 12 12/02/2001-Attach 12	90	463-6777-6380-6295	ECER13-07-6ECE R13H-00
Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento)	NMX-D-148-SCFI-1979	1056135	71/320/EEC	TRIAS Art. 12 12/02/2001 Attach 12	90	463-6777-6380-63950519	ECER13-6ECE R13H
Vidrios de seguridad							
Vidrio laminado	--	205	92/22/EEC (2004/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00

  

Reflejantes	NMX-D-233-1984	1086SAE J594 f	76/756/EEC ó 76/757/EEC	No aplica	490107	227	ECE R48 ó R03
Sistema desempañante	NMX-D-141-1978	103	78/317 EEC ó 672/2010 EEC	No aplica	109	No aplica	ECE R122 ó EU 672/2010

Vidrio templado	---	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00
Vidrio plastificado	---	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00
Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado	---	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00
Velocímetro	NMX-CH-074-1993-SCFI	101	75/443/EEC (97/39)	TRIAS ART. 46 y TRIAS 58-2003	110	014	ECE R39-00
Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977 NMX-D-155-1980	1046 SA E J 903 -C	78/318/EEC ó 94/68/EEC ó 1008/2010/EEC	Art48 Attach84 TRIAS 45-J084-01	51.09	224	No aplica
Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento)	NMX-D-148-SCFI-1979	1056 135	71/320/EEC	TRIAS Art. 12 12/02/2001 Attach 12	90	38063956519	ECER13 ó ECE R13H
Velocímetro	NMX-CH-074-1993-SCFI	101	75/443/EEC (97/39)	TRIAS ART. 46 y TRIAS 58-2003	110	014	ECE R39

INDEX METROPOLITANA							
Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos							
Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS/SAE	Directivas Europeas	SRRV	KMVSS	CONTRAN	Estándares Normas o regulaciones ONU
Apoyacabeza	---	202 ó 202a	78/932/EEC (87/534) ó 74/408/EEC	TRIAS Art. 22-4 1983 / 32-2-2005 Attach 34	26 ó 99	220	ECE R25 ó ECE R17 (R25 es únicamente para cabeceras; sin embargo, se puede certificar con R17 que contempla todo el sistema de asientos, incluyendo cabeceras)
Cinturón de seguridad	---	209 ó 210 ó 208	76/115/EEC (90/38) y 77/541/EEC (90/628)	TRIAS Art. 22-3 31-1994/37-1998 Attach 31/32/33	27 ó 103	048	ECE R14-05 ó ECE R16-04 suplemento 10
Controles e indicadores							
Indicadores	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R 121
Controles	---	101	78/316/EEC	---	13	225 ó 463	ECE R 121
Doble cerradura de cofre	---	113	---	---	21	461 ó 636 ó 426	---

**INDEX METROPOLITANA**

En la última columna la referencia debe ser a las "Normas o regulaciones ONU". En la fila correspondiente a los Frenos de servicio, la referencia debe ser ECER-13-07.

**INDEX METROPOLITANA**

Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, ya que:

Se cambió el título de la columna 8 de "Estándares ONU" a "Normas o Regulaciones ONU".

Se elimina sistemas de frenos de servicio y sistema de frenos de estacionamiento para quedar como "Sistema de frenado (freno de servicio y freno de estacionamiento)" y ya no le aplicaría la regulación ECE 13-07.

--	--	--	--

	Sistemas de asientos	---	207	78/932/EEC (96/37) y 74/408/EEC (81/577, 96/37)	TRIAS Art. 32 35-2-2005 / 36-1995 Attach 30	97 ó 98	463 ó 220 ó 416	ECE R17-07 (R25 es únicamente para cabecezas, la prueba R17 ampara todo el sistema de asientos)
	Llantas	NMX-D-136-CT-1988	109 ó 139	458/2011/EEC	TRIAS Art. 9 43-1992 attach 2	12 ó 88-2	14 ó 259 ó 558	ECE R30-02 ó ECE R54-00
Luces								
	Faros delanteros	NMX-D-051-1971	108 (dic07) ó SAE J945, J592e, J594f y J566	76/761/EEC (87/354, 89/517, 1999/17) ó 76/756/EEC ó 76/758/EEC	TRIAS Art. 32 22-1996 Attach 50	Art 38, 106.1	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R112
	Luces de advertencia (intermitentes)	NMX-D-233-1984	108, SAE J590b, J585, J588	76/756/EEC (97/28) ó 77/540/EEC	TRIAS Art 41-3 22-1-1996, TRIAS Art 41, 41-2 22-16-2005 Attach73,47,48	45, 48, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R06 ó R77

Luz de freno	NMX-D-233-1984	108, SAE J586	76/758/EEC (87/354, 89/516, 97/30) ó 76/756/EEC	TRIAS Art 39 01/01/1996 Attach 70; BLUE BOOK 39	43, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R07	
Luces de matrícula (placa trasera)	NMX-D-233-1984	108	76/756/EEC ó 76/760/EEC	---	---	227 ó 383 ó 294	ECE R04 ó R48	
Luces de posición	NMX-D-233-1984	108	76/756/EEC ó 76/758	---	---	227 ó 383 ó 294	ECE R48 ó R07	
Luces de reversa	NMX-D-233-1984	108 (dic07) ó SAE J593	77/539/EEC (97/31) (87/354, 97/32) ó 76/756/EEC	TRIAS Art40 22-1996 Attach 72	39, 106.3	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R23	

	Luces direccionales	NMX-D-233-1984	108, SAE J586 ó J588	76/758/EEC (97/30) 76/759/EEC (87/354, 89/277, 1999/15) ó 76/756/EEC	TRIAS Art. 39 01/01/1996; (41, 41-2, 22/16/2005 Attach 73, 47, 48)	44, 106	227 ó 383 ó 294	ECE - R48 ó R06
	Reflejantes	NMX-D-233-1984	---	76/756/EEC ó 76/757/EEC	---	---	---	ECE R48 ó R03
	Sistema desempañante	NMX-D-141-1978	103	78/317 EEC ó 672/2010 EEC	---	94	---	ECE R122 ó EU 672/2010

Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977NMX-D-155-1980	104 ó SAE J 903-C	78/318/ EEC ó 94/68/EEC ó 1008/2010/EEC	---	51, 109	224	---
Sistema de frenos							
De servicio	NMX-D-148-1979	105 ó 135	71/320/EEC	TRIAS Art. 12 12/02/2001 Attach 12	90	463 ó 777 ó 380 ó 395	ECER13-07 ó ECE R13H-00
De estacionamiento	NMX-D-148-1979	105 ó 135	71/320/EEC	TRIAS Art. 12 12/02/2001 Attach 12	90	463 ó 777 ó 380 ó 395	ECER13-07 ó ECE R13H-00
Vidrios de seguridad							

	Vidrio templado	---	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00		
	Vidrio plastificado	---	205	92/22/EEC (2001/92)	TRIAS Art. 29 52/1994	34	254	ECE R43-00		
	Velocímetro	NMX-CH-074-1993-SCFI	101	75/443/EEC (97/39)	TRIAS ART. 46 y TRIAS 58-2003	110	014	ECE R39-00		

	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  <i>Incluir solamente referencias a las Normas Mexicanas vigentes o en su caso traducirlas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas de acuerdo con lo que indica la LFMN y su reglamento.</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>NOM o NMX</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Apoyacabeza</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Cinturón de seguridad</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Controles e indicadores</td> </tr> <tr> <td>Indicadores</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Controles</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Doble cerradura de cofre</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Retrovisores (interiores y exteriores) --Espejo retrovisor interior con ajuste día/noche</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sistemas de asientos</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Llantas</td> <td>NMX-D-136-CT-1988</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Luces</td> </tr> <tr> <td>Faros delanteros</td> <td>NMX-D-051-1971</td> </tr> <tr> <td>Luces de advertencia (intermitentes)</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> </tbody> </table>	Dispositivo	NOM o NMX	Apoyacabeza	-----	Cinturón de seguridad	-----	Controles e indicadores		Indicadores	-----	Controles	-----	Doble cerradura de cofre	-----	Retrovisores (interiores y exteriores) --Espejo retrovisor interior con ajuste día/noche	-----	Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta		Sistemas de asientos	-----	Llantas	NMX-D-136-CT-1988	Luces		Faros delanteros	NMX-D-051-1971	Luces de advertencia (intermitentes)	NMX-D-233-1984	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  Se está haciendo referencia a regulaciones extranjeras, por lo que debe eliminarse.  <b>ARTÍCULO 28.</b> Para los efectos de los artículos 41 y 48 de la Ley, el contenido de las normas oficiales mexicanas, incluidas las que se expidan en caso de emergencia, se ajustará a lo siguiente:  (...)  IV. Deberán señalar el grado de concordancia con normas internacionales y normas mexicanas, para lo cual se mencionará si ésta es idéntica, equivalente o no equivalente.  Para que el comité consultivo nacional de normalización o la dependencia puedan hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberán traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas.  Dado lo anterior y considerando lo señalado en el reglamento deben eliminarse referencias extranjeras, ya que incumple con el reglamento haciendo referencia a normas extranjeras.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:  <i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p>						
Dispositivo	NOM o NMX																																				
Apoyacabeza	-----																																				
Cinturón de seguridad	-----																																				
Controles e indicadores																																					
Indicadores	-----																																				
Controles	-----																																				
Doble cerradura de cofre	-----																																				
Retrovisores (interiores y exteriores) --Espejo retrovisor interior con ajuste día/noche	-----																																				
Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta																																					
Sistemas de asientos	-----																																				
Llantas	NMX-D-136-CT-1988																																				
Luces																																					
Faros delanteros	NMX-D-051-1971																																				
Luces de advertencia (intermitentes)	NMX-D-233-1984																																				
	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Luz de freno</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Luces de matrícula (placa trasera)</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Luces de posición</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Luces de reversa</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Luces direccionales</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Reflejantes</td> <td>NMX-D-233-1984</td> </tr> <tr> <td>Sistema desempañante</td> <td>NMX-D-141-1978</td> </tr> <tr> <td>Sistema limpia y lava parabrisas</td> <td>NMX-D-111-1977</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NMX-D-155-1980</td> </tr> <tr> <td>Sistema de frenos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>De servicio</td> <td>NMX-D-148-1979</td> </tr> <tr> <td>De estacionamiento</td> <td>NMX-D-148-1979</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Vidrios de seguridad</td> </tr> <tr> <td>Vidrio laminado</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Vidrio templado</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Vidrio plastificado</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Velocímetro</td> <td>NMX-CH-074-1993-SCFI</td> </tr> </tbody> </table>	Luz de freno	NMX-D-233-1984	Luces de matrícula (placa trasera)	NMX-D-233-1984	Luces de posición	NMX-D-233-1984	Luces de reversa	NMX-D-233-1984	Luces direccionales	NMX-D-233-1984	Reflejantes	NMX-D-233-1984	Sistema desempañante	NMX-D-141-1978	Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977		NMX-D-155-1980	Sistema de frenos		De servicio	NMX-D-148-1979	De estacionamiento	NMX-D-148-1979	Vidrios de seguridad		Vidrio laminado	-----	Vidrio templado	-----	Vidrio plastificado	-----	Velocímetro	NMX-CH-074-1993-SCFI		
Luz de freno	NMX-D-233-1984																																				
Luces de matrícula (placa trasera)	NMX-D-233-1984																																				
Luces de posición	NMX-D-233-1984																																				
Luces de reversa	NMX-D-233-1984																																				
Luces direccionales	NMX-D-233-1984																																				
Reflejantes	NMX-D-233-1984																																				
Sistema desempañante	NMX-D-141-1978																																				
Sistema limpia y lava parabrisas	NMX-D-111-1977																																				
	NMX-D-155-1980																																				
Sistema de frenos																																					
De servicio	NMX-D-148-1979																																				
De estacionamiento	NMX-D-148-1979																																				
Vidrios de seguridad																																					
Vidrio laminado	-----																																				
Vidrio templado	-----																																				
Vidrio plastificado	-----																																				
Velocímetro	NMX-CH-074-1993-SCFI																																				

	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Se observa que en el punto 4. Especificaciones en el cuadro referido como "Sistema de Frenos" se considera la Norma Mexicana NMX-D-148-1979. Determinación de la distancia de frenado en vehículos de hasta 2,727kg de peso bruto vehicular. Esta misma es puesta como referente alternativo ante otros parámetros como el 72/320/EEC y otros.</p> <p>Se pide descartar esta NMX de la tabla de Especificaciones. Se pide, en congruencia con la observación señalada con el numeral III, que se tenga por únicas y exclusivas las UNECE (WP.29).</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>De la lectura de ambos estándares se encuentra que la NMX-D-148-1979 tiene requerimientos menores con respecto a su contraparte europea y se advierte que un productor de un modelo de vehículo cuyo peso no rebase los 2,727 kilogramos puede optar por cumplir con esta en vez de una de mayores alcances. Luego, el propósito de incrementar la seguridad de los vehículos no resultará aplicable en sus mayores alcances para todo tipo de vehículo. Se recomienda la Regulación UNECE. Entre las razones ya expuestas en este documento, y por el hecho de que la revisión de estas es constante, lo cual resulta a priori una virtud, si se considera que esta NMX data de 36 años atrás y cuya actualización se hace apenas en fechas recientes.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió mantener las referencias a las distintas regulaciones (FMVSS, CONTRAN, ECE, etc.), toda vez que los sujetos regulados forman parte de una industria global que para el caso de México atiende el mercado interno con aproximadamente el 50% de vehículos importados, cuyo país o región de origen es distinto a Estados Unidos (FMVSS) o Europa (ECE o WP29).</p> <p>Asimismo debe considerarse que la presente norma contempla una serie de regulaciones que se actualizan en distintos momentos respondiendo a diversas circunstancias. Adicionalmente la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana deben actualizarse.</p>
	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (.) que cada "dispositivo" se indique la especificación, método de prueba, criterios de aprobación, controles e indicadores relativos, así como etiquetas necesarias para el cumplimiento del requerimiento relacionadas con las regulaciones extranjeras aplicables, en las unidades estipuladas por la NOM008SCFI y en idioma español.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>No nos queda claro el aspecto que se está regulando en diversas especificaciones de los "dispositivos" incluidos en este proyecto de NOM. Como ejemplo de esto, hacemos referencia a los "Frenos de Servicio", que el proyecto define como "Sistema que permite estabilizar, disminuir o anular progresivamente la velocidad de un vehículo, o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento, mediante el accionamiento del pedal de freno.". Este dispositivo definido como "sistema" ya no se refiere al componente provisto por un proveedor, sino al sistema instalado en el automóvil y que de acuerdo con lo establecido en las regulaciones referidas, ha de cumplir con un desempeño mínimo, contar con sistemas indicadores y de advertencia en el tablero y contar con etiquetas de advertencia en diversas partes del automóvil.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en razón de que el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. Esto es, en esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI.</p>

	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Se solicita que sean incluidos los siguientes elementos de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Cinturones de tres puntos en todas las plazas.</li> <li>-Pretensores en cinturones de seguridad.</li> <li>-Sistemas mejorados de recordatorio de uso de cinturón.</li> <li>-Bolsas de aire para el conductor y pasajero</li> <li>-Bolsas de aire laterales</li> <li>-Tercera luz de freno</li> <li>-Anclajes ISOFIX</li> <li>-Cabeceras de asientos en todas las plazas</li> <li>-Sistema antibloqueo para frenos (ABS)</li> <li>-Control de estabilidad (ESC)</li> <li>-Control de tracción</li> <li>-Barras de impacto</li> <li>-Interruptor inercial del sistema de combustible</li> </ul> <p>(Se) solicita que también se considere la inclusión de los siguientes mecanismos de asistencia a bordo por defecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ayuda de frenado,</li> <li>-Sensores de proximidad y alarma de choque frontal,</li> <li>-Advertencia de salida de carril,</li> <li>-Sistemas de ventilación y calefacción,</li> <li>-Control de tracción y</li> <li>Indicador y alerta de presión de aire en llantas.</li> </ul>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Se solicita que sean incluidos, mínimamente, cada uno de ellos (elementos de seguridad solicitados por el ST- CONAPRA) en la Norma Oficial y que sus referencias sean las regulaciones del Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29), tanto del Acuerdo de 1958 y del Acuerdo de 1998, en sus últimas versiones. De forma exclusiva con respecto a otro tipo de regulaciones, y que en estas referencias se exprese la provisión de que todas las revisiones, enmiendas y correcciones posteriores deben ser consideradas para su interpretación y aplicación. De esta medida, por obviedad de razón, se excluye la consideración del ISOFIX, por ser éste de la International Organization of Standard (ISO) quien establece su propio estándar.</p> <p>A manera de justificación y de información sobre la importancia de no prescindir de estos dispositivos, se comentan los resultados de investigaciones científicas y se incluye su referencia bibliográfica. a fin de que se considere indisputable la virtud que cada uno de estos dispositivos tiene para la seguridad vial:</p> <p>(...)</p> <p>a) El cinturón de tres puntos tiene una efectividad documentada desde la década de 1980 a la fecha en diversos estudios para reducir muertes, estimada en alrededor de un 50% en colisiones frontales, 74% en volcaduras y 56% en impactos traseros y otro tipo de colisiones, dicha efectividad también es señalada por la OMS. En el Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial: es hora de pasar a la acción, 9 la OMS recomienda la instalación de cinturones de seguridad en todas las plazas y establecer políticas públicas específicas para lograr que todos 105 pasajeros 105 usen.</p> <p>Otras referencias sobre la efectividad de estos dispositivos pueden encontrar en:</p> <p>Margan Christina, Effectiveness of Lap/Shoulder Belts in the Back Outboard</p> <p>Seating Positions, Washington, NHTSA, 1999.</p> <p>Robertson LS, Reduced fatalities related to rear seat shoulder belts, Inj Prev 1999; 5:62-64.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA;</b></p> <p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABROCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO;</b></p> <p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.;</b></p> <p><b>MIRIAM SEIDERMAN;</b></p> <p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, agregando los siguientes dos dispositivos:</p> <p>    Sistema de antibloqueo de frenado (frenos ABS) y</p> <p>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (alarma visual y audible)</p> <p>Lo anterior con el propósito de incrementar la seguridad de los usuarios, ya que se ha demostrado que al contar con frenos ABS se disminuye significativamente la tasa de incidencia de los choques por falla en los frenos y el riesgo de lesiones fatales, mientras que el sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad es altamente efectivo para lograr que las personas utilicen el cinturón de seguridad, redujeron las tasas de fatalidades relacionados a este hecho.</p> <p>En relación a la solicitud de inclusión de los otros dispositivos se debe señalar que:</p> <p>Los tratados comerciales de nuestro país implican la venta de vehículos diseñados para diferentes regiones por lo que el volumen y diversidad del mercado mexicano, no permite exigir cosas únicas para México.</p>
--	--	---	--

	<p>b) Sistemas mejorados de recordatorio de uso de cinturón (...) son altamente efectivos para lograr que la gente utilice el cinturón de seguridad. Se ha observado que el uso del cinturón de seguridad es mayor en los usuarios que circulan en un vehículo con sistemas mejorados de recordatorio para el uso de cinturón de seguridad (smart seat belt reminders) comparado con los que circulan en automóviles sin este tipo de dispositivo. En autos con recordatorios sutiles el uso es ligeramente menor a los sistemas mejorados.</p> <p>Otros estudios que se pueden consultar son:</p> <p>Lie A, Krafft M, Kullgren A, Tingvall C, Intelligent seat belt reminders - do they change driver seat belt use in Europe?; Traffic Inj Prev 2008 Oct;9(5):446-9.</p> <p>Farmer Charles M, Wells JoAnn K, Effect of enhanced seatbelt reminders on driver fatality risk, Journal of Safety Research, Volume 41, Issue 1, February 2010, Pages 53- 57.</p> <p>c) Bolsas de aire frontales: Las bolsas de aire están diseñadas para ofrecer a los conductores y los pasajeros de los asientos delanteros una mayor protección contra las lesiones que se podrían producir en impactos contra el interior del automóvil en una colisión. Diversos resultados han confirmado que las bolsas de aire reducen 22% las muertes asociadas, así como las lesiones severas entre conductores que utilizan el cinturón de seguridad. Las lesiones severas son también reducidas en coches equipados con bolsas de aire tanto en colisiones frontales como en otro tipo de colisiones. El efecto en muertes y en lesiones severas en este estudio fue similar a lo reportado en estudios realizados fuera de los Estados Unidos. Las comparaciones demuestran el número de muertes evitadas fue superior con respecto al número de lesiones severas.</p> <p>d) Bolsas de aire laterales: Las bolsas de aire laterales diseñadas con protección para la cabeza resultan ser muy efectivas para reducir la mortalidad entre conductores y pasajeros de coches en colisiones laterales. Las bolsas de aire con protección para el área de la cabeza han demostrado ser efectivas tanto en hombres y mujeres conductores, así como en conductores jóvenes y mayores. La reducción</p>	<p>Los acuerdos de WP29 (aprobado el 11 de mayo de 2011 y adoptado por México el 6 de junio de 2011) consideran la inclusión de:</p> <p>Los dispositivos (cinturones de seguridad y sus anclajes) y</p> <p>Pruebas de protección a ocupantes (impacto frontal y lateral)</p> <p>Se precisa que tanto el dispositivo, como las pruebas están especificados en el instrumento normativo que nos ocupa.</p> <p>Cabe señalar que parte de los dispositivos solicitados y que no se incluyen explícitamente en la presente propuesta regulatoria, se requieren o están considerados implícitamente en los requerimientos de desempeño (pruebas de impacto), por ejemplo: los sistemas de protección inflable.</p> <p>Es indispensable hacer notar que en la lista de normas del WP29, aparecen un número mayor de normas, sin embargo estas normas adicionales que aparecen, no corresponden directamente al vehículo ligero nuevo como tal, como se muestra en el siguiente ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Sistema de Frenado, WP 29 indica que aplica la ECE R90, pero esta norma es para frenos de recambio (mercado de repuesto), lo cual no es responsabilidad de las armadoras.</li> <li>● Luces y sistema de iluminación, WP 29 indica que aplica la ECE R01, pero esta norma es para faros con focos de bulbo y la sustituye la R112, misma que está contemplada en este proyecto de norma.</li> </ul> <p>Finalmente se indica que las normas contempladas por el WP29 corresponden únicamente a la regulación europea y no contempla a la regulación de EU porque dicho país no es parte del grupo de del WP29, no obstante nuestro mercado de exportación e importación está ligado preponderantemente al mercado del TLCAN.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, aunado a que algunos de los elementos solicitados se atienden de alguna forma con otros dispositivos que contendrá la norma definitiva (por ejemplo el riesgo que atienden las barras de impacto y bolsas de aire con las pruebas de impacto frontal y lateral; tercera luz de</p>
--	--	---

		<p>estimada del riesgo en colisiones laterales para conductores de coches con bolsas de aire laterales con protección solo para el torso (tronco) fue sustancialmente menor, lo cual sugiere que el incremento de los beneficios de la protección de la cabeza es considerable. Es importante mencionar que las colisiones laterales son el tipo de impacto más peligroso para los ocupantes de vehículos.</p> <p>Las bolsas de aire laterales también reducen sustancialmente el riesgo de muerte en colisiones laterales también en vehículos SUV. La disponibilidad de bolsas de aire con protección para la cabeza para conductores y pasajeros en el asiento frontal.</p> <p>También en estos vehículos las bolsas de aire que proveen protección para cabeza y torso parecen ofrecer mayores beneficios que aquellas diseñadas para la protección del torso exclusivamente. De ahí que se ha recomendado que los fabricantes de vehículos transiten de forma expedita a hacer de este dispositivo de seguridad un estándar en todos los vehículos nuevos.</p> <p>e) Tercera luz de freno: La National Highway Traffic Safety Administration de los Estados Unidos (NHTSA) estimó en 1998 que la tercera luz de freno significó una reducción periódica de 4,3 por ciento de los choques por alcance, señalando que los beneficios de esta reducción son mejor apreciables a largo plazo.</p> <p>Otras evidencias pueden consultarse en las siguientes fuentes:</p> <p>-Voevodsky. J (1974), Evaluation of a deceleration warning light for reducing rear-end automobile collisions, Journal of Applied Psychology. 59. 270-273.</p> <p>-Greenwell. NK (2013. February). Effectiveness of LEO stop lamps for reducing rear-end crashes: Analyses of state crash data. (Report No. DOT HS 811 712). Washington. OC: National Highway Traffic Safety Administration.</p> <p>f) Anclajes ISOFIX: Es un estándar ISO (ISO 13216) de sistema de sujeción para sillas de seguridad para niños. Compone un sistema de sujeción rígido para conectar el SRI a un componente rígido, especialmente diseñado en la carrocería o el asiento del vehículo. La regulación UNECE R44 requiere algunos</p>	<p>freno con luz de freno que menciona que posición y número de dispositivos corresponderá o lo establecido en la regulación aplicable; Ayuda de frenado con Sistema antibloqueo para frenos ABS-).</p>
--	--	--	---

		<p>componentes para prevenir la rotación del SRI y el uso de anclajes superiores (Top Tethers) es una opción recomendada. Este tipo de anclaje es típicamente usado en EUA. En Europa es muy utilizado también el pie anti rotación.</p> <p>g) Cabeceras de asientos en todas las plazas: La evaluación de las cabeceras -apoyacabezas- realizada por la NHTSA en 1982 para coches de pasajeros encontró que la efectividad de las cabeceras integrales para reducir las lesiones por impactos traseros fue de 17%, mientras que las cabeceras ajustables fueron 10% efectivas. La solicitud está relacionada con el hecho de incluir este aditamento a todas las plazas, debido a la extensa evidencia que hay de su efectividad para disminuir lesiones y la gravedad de estas.</p> <p>h) Frenos ABS: Disminuye significativamente la tasa de incidencia de los choques por falla en los frenos y el riesgo de lesiones fatales.</p> <p>i) Control electrónico de estabilidad: En un estudio basado en todos los choques reportados por la policía en un período de dos años, el control electrónico de estabilidad (ESC, por sus siglas en inglés Electronic Stability Control) se logró atribuir una reducción en el riesgo, de aproximadamente 41% de choques de un solo vehículo. Así también se reportó una reducción del riesgo en un 41 % en el riesgo de cualquier lesión producida por choques con un solo vehículo. Esto se traduce en un estimado del 7% de reducción en todo tipo de riesgos de choque y 9% de reducción de riesgo de lesiones derivadas de un choque. Reportes basados en todos los choques fatales en los Estados Unidos en un período de 3 años, el ESC demostró la capacidad de reducir el riesgo de un choque fatal de un solo vehículo en 56%. Esto se traduce en un estimado de 34% de reducción en todos los riesgos de choque con resultados fatales. Estos resultados fueron consistentes a estudios previos realizados por Aga y Okada, 2003 y Dang, 2004.</p>	
--	--	---	--

		<p>Existe una diversidad de versiones del ESC en flotas de vehículos. El estudio referido incluye vehículos con dispositivos ESP (Audi, Mercedes, Volkswagen), DSC (BMW, Jaguar), VSC (Lexus, Toyota) StabiliTrak (Cadillac), Active Handling (Chevrolet), Valva DSTC CDynamic Stability and Traction Control -Control Dinámico de Estabilidad y Control-) y el Acura VSA (Vehicle Stability Assist - Sistema de Estabilidad Asistida-).</p> <p>En resumen, el control electrónico de estabilidad ha sido altamente efectivo para prevenir choques de un único vehículo. No se reporta que haya incrementado el riesgo de otro tipo de choques.</p> <p>j) Interruptor Inercial del Sistema de Combustible: El interruptor inercial del sistema de combustible (inertia activated fuel pump shut-off switch) bloquea el funcionamiento de la bomba eléctrica de gasolina en caso de colisión o volcadura, evitando que la gasolina siga siendo enviada al motor en caso de un evento de tránsito que coadyuve a que exista fuga y un posterior incendio de los vapores de la gasolina. Existe evidencia de su utilidad que puede ser consultada en los siguientes documentos técnicos:</p> <p>Código Federal de Regulaciones. Título 49. Transporte. Parte 571. Expediente Número NHTSA-00-8248 Estándares Federales para Vehículos Automotores; Integridad del Sistema de Combustible.</p> <p>Digges KH. Fournier E. Survey on State-Of-Art in Fuel System Safety. MVFRI Research Summary. 2005.</p> <p>Se observa que no fueron tomados en cuenta mecanismos de asistencia a bordo, los cuales coadyuvan a la realización de la seguridad vial y no obstante, en México, solo están dispuestos en las versiones más equipadas de los vehículos dejando como alternativa tener un vehículo seguro (a mayor precio) o no.</p> <p>Se solicita que los mecanismos de asistencia (<i>Ayuda de frenado, Control de crucero, Sensores de proximidad y alarma de choque frontal, Advertencia de salida de carril, Sistemas de ventilación y calefacción, Control de tracción e Indicador y alerta de presión de aire en llantas</i>) en el punto anterior se exijan por esta norma en conjunto, y no como alternativos o por separado.</p>	
--	--	---	--

	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (..) que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que incluya todos los "dispositivos" o requerimientos que se regulan hoy día o se regulen en el futuro en los FMVSS y WP29, incluyendo las siguientes:</p> <p>Pretensores en cinturones de seguridad y cinturones de tres puntos en toda las plazas</p> <p>Bolsas de aire para el conductor y pasajero</p> <p>Bolsas de aire laterales</p> <p>Tercera luz de freno</p> <p>Anclajes Isofix para los asientos infantiles</p> <p>Cabeceras en todos los asientos</p> <p>Sistema antibloqueo para frenos (ABS)</p> <p>Sistemas de combustible.</p> <p>Barras de impacto</p> <p>Sistemas de protección a peatones.</p> <p>Asistencia de arranque en pendiente</p> <p>Cámara de reversa</p> <p>Sensor de proximidad</p> <p>Sistemas de ventilación y calefacción.</p> <p>Luces diurnas</p> <p>Barras de protección para volcadura en convertibles</p> <p>"Manos libres"</p> <p>Control de velocidad</p> <p>Control de tracción</p> <p>Ayuda de frenado</p> <p>Indicación y alerta de presión de aire en llantas</p> <p>Advertencia de salida de carril</p> <p>Alarma de choque frontal</p> <p>Sistemas de retención infantil</p> <p>Aviso de NO uso de cinturones</p> <p>Control de estabilidad (ESC)</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>(..) solicitamos que el Proyecto de NOM sea modificado de tal forma que el mismo incluya todos los "dispositivos" o requerimientos que están contemplados en la regulación Norteamericana FMVSS y en el Grupo WP29, así como se actualice conforme lo hagan las regulaciones indicadas, lo que permitirá que contemos con una normativa armonizada en favor de seguridad de los usuarios y que evolucione alineada a los requerimientos internacionales.</p> <p>(...)</p> <p>Agregar requerimiento de ABS y ESC norma UN-13H (frenos y ESC para vehículos livianos) o GTR8. El ESC este sistema hoy está en segundo lugar en capacidad de salvar vidas detrás del cinturón de seguridad. Considerando que la amplia mayoría de las unidades (80%) que se produce en el país se exporta a EEUU donde el ESC es obligatorio, no debería ser compleja su adaptación a los modelos de venta local.</p> <p>(...)</p>	
--	---	---	--

	<p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b>  Agregar requerimiento de ABS y ESC norma UN-13H (frenos y ESC para vehiculos livianos) o GTR8.</p>	<p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b>  Considerando que este proyecto de norma, una vez aceptado por el gobierno mexicano permanecerá 5 años sin cambios sorprende la ausencia de normas como ABS (que tiene Brasil y Argentina y para los cuales México exporta con ese sistema), ausencia de ESC (que anunció Argentina, Ecuador y que es obligatoria en EEUU, Europa y Australia). El ESC este sistema hoy está en segundo lugar en capacidad de salvar vidas detrás de nada más y nada menos que el cinturón de seguridad.  Además considerando que la amplia mayoría de las unidades (80%) que se produce en el país se exporta a EEUU donde el ESC es obligatorio, no debería ser compleja su adaptación a los modelos de venta local que todos equipan en exportación, por lo que ésta norma debería considerarlos. Una unidad controladora de ESC (si el carro tiene ABS) tiene un costo 60 USD.</p>	
	<p><b>MIRIAM SEIDERMAN</b>  Inclusión de las bolsas de aire (..)  Inclusión de frenos ABS (..)</p>	<p><b>MIRIAM SEIDERMAN</b>  En relación al proyecto tengo (..) comentarios que espero se analicen con detenimiento ya que me parece contribuiría al enriquecimiento de la futura norma.  1) Inclusión de las bolsas de aire (..) como dispositivo mínimo de seguridad. Dispositivo que está incluido en la regulación americana FMVSS y regulación que cumple cualquier vehículo que es exportado de nuestro país a Estados Unidos.  ¿No sería lógico homologar las normas de seguridad con nuestro principal socio comercial?  2) Inclusión de frenos ABS (..) como dispositivo mínimo de seguridad. Dispositivo que está incluido en la regulación americana FMVSS y regulación que cumple cualquier vehículo que es exportado de nuestro país a Estados Unidos.  ¿No sería lógico homologar las normas de seguridad con nuestro principal socio comercial?</p>	

	<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b> (Los dispositivos que se encuentran fuera del objeto de regulación del proyecto de norma son los siguientes: a) Frenos ABS y bolsas de aire</p>	<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b> una vez analizado el proyecto de norma en su conjunto observo que la misma es omisa en considerar dispositivos que mundialmente son considerados como elementos mínimos de seguridad en vehículos nuevos y que estadísticamente han probado su eficacia y eficiencia en la disminución de accidentes con las implicaciones que traen aparejado. <b>Al respecto, resulta importante tener en cuenta los siguientes hechos:</b> <b>De Enero a Diciembre de 2014 se produjeron 3,219,786 vehículos de pasajeros (fuente: AMIA). En el mismo periodo se exportaron 2,642, 887.</b> <b>Para poder comercializar vehículos en el mercado de Estados Unidos se debe de contar con los dispositivos de seguridad de bolsas de aire y frenos ABS. Lo cual quiere decir que en México producimos vehículos de excelente calidad con los más altos niveles de seguridad para el mercado de exportación pero no podemos brindar los mismos estándares al mercado nacional.</b> <b>En México se comercializan 35 marcas, de las cuales solo tres (Toyota, GM y Nissan) cuentan con un vehículo que no tiene ni bolsas de aire ni frenos ABS, lo cual representa menos del 0.9% de las versiones ofrecidas en el mercado nacional (las tres marcas mencionadas producen vehículos en México y exportan a Estados Unidos).</b> Después de más de 30 años de contar con la tecnología y de ser asequible para el mercado nacional en México no es entendible porque no se pueda introducir esta tecnología de manera obligatoria para aumentar la seguridad de todos los mexicanos.</p>	
--	--	--	--

		<p>De las 35 marcas que comercializan vehículos en México 5 marcas cuentan con 8 versiones (en conjunto) con el equipamiento de bolsas de aire y frenos ABS disponibles como opcional en sus respectivas versiones por lo que no tendría que invertir absolutamente nada en términos de ingeniería y diseño para implementarlo inmediatamente y en cambio sí brindarían mayor seguridad a los mexicanos que adquieran esos vehículos. Por otro lado los productores de vehículos automotores no se enfrentarían a la paradoja de medidas de reducción de costos ni perderían competitividad a partir de los dispositivos que integrarán el vehículo ya que éstos ya han sido diseñados, como se señaló incluso podrían tener una reducción en el costo de los mismos por una economía de escalas al tener que incorporar este tipo de dispositivos en más vehículos.</p> <p>Los vehículos usados que se importan a México ya cuentan con estos sistema de seguridad lo cual quiere decir que la chatarra que se importa a México (porque en Estados Unidos estos requerimientos son OBLIGATORIOS desde ya hace mucho tiempo) cuenta con mejores estándares de seguridad que los nuevos que se producen en México. De los 10 modelos más vendidos en México (Aveo, Versa, Tsuru, Vento, March, Spark, Nuevo Jetta, Sentra, Clásico VW y Tiida Sedán) solo uno no cuenta y tampoco ofrece (ni siquiera de manera opcional) las bolsas de aire ni los frenos ABS que es el Tsuru, el cual tiene más de 20 años en el mercado y no ha querido implementar esta tecnología en todo este tiempo. Este mismo fabricante que proveyó a los mexicanos con 45,524 unidades el año pasado no exporta este vehículo por no cumplir con los estándares de seguridad internacionales. No sería justo que por un solo modelo de una sola marca se impidiera contar con esta tecnología en la regulación mexicana.</p>	
--	--	--	--

	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b>          Se solicita (..) que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que incluya todos los "dispositivos" o requerimientos que se regulan hoy día o se regulen en el futuro en los FMVSS y WP29, incluyendo las siguientes:          Luces para condiciones de niebla</p>		<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b>  <b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.;</b>  <b>FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO</b></p>
--	--	--	---

	<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (..) que el proyecto de NOM sea modificado de tal forma que incluya todos los "dispositivos" o requerimientos que se regulan hoy día o se regulen en el futuro en los FMVSS y WP29, incluyendo las siguientes:</p> <p>Luces de niebla delanteras y traseras</p>		<p><b>POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p><b>Latin NCAP</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo ya que los tratados comerciales de nuestro país implican la venta de vehículos diseñados para diferentes regiones por lo que el volumen y diversidad del mercado mexicano, no permite exigir cosas únicas para México.</p> <p>Es indispensable hacer notar que en la lista de normas del WP29, aparecen un número mayor de normas, sin embargo estas normas adicionales que aparecen, no corresponden directamente al vehículo ligero nuevo como tal, como se muestra en el siguiente ejemplo:</p> <p>Sistema de Frenado, WP 29 indica que aplica la ECE R90, pero esta norma es para frenos de recambio (mercado de repuesto), lo cual no es responsabilidad de las armadoras.</p> <p>Luces y sistema de iluminación, WP 29 indica que aplica la ECE R01, pero esta norma es para faros con focos de bulbo y la sustituye la R112, misma que está contemplada en este proyecto de norma.</p> <p>Finalmente se indica que las normas contempladas por el WP29 corresponden únicamente a la regulación europea y no contempla a la regulación de EU porque dicho país no es parte del grupo de del WP29, no obstante nuestro mercado de exportación e importación está ligado preponderantemente al mercado del TLCAN.</p>
	<p><b>Latin NCAP</b></p> <p><i>Solicita la inclusión de:</i></p> <p>Control Electrónico de Estabilidad (ESC)</p> <p>Protección de los peatones</p>	<p><b>Latin NCAP</b></p> <p>El Control Electrónico de Estabilidad (ESC) (..) no se menciona en este proyecto y debe ser incluido en la versión final. La mayor parte de la producción de México se exporta a los EE.UU. y la Unión Europea (UE) donde el ESC es obligatorio. Esto significa que México está produciendo la mayor parte de sus vehículos equipados con ESC y en algunos casos se venden en el mercado de destino a precios más bajos que el mismo modelo sin ESC vendido en el propio mercado mexicano.</p> <p>(..) protección de los peatones no se menciona en este proyecto y deben ser incluidos en la versión final.</p> <p>(..) los requisitos de protección de peatones también deben añadirse ya que éstos son ahora obligatorios en la UE y también están sujetos a una nueva Regulación Técnica Global de las Naciones Unidas (GTR9).</p>	

<p><b>5. Evaluaciones de desempeño</b></p>		<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b>  En relación con la certificación de pruebas de impacto frontal el numeral 5 del proyecto de norma, relativo a la evaluación de desempeño para los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes, si bien es cierto establece la obligatoriedad de que dichos vehículos presenten evidencia del cumplimiento de las pruebas de impacto frontal, también lo es que su implementación, de acuerdo a las disposiciones transitorias, entrarán en vigor entre 3 y 4 años después de la publicación de la norma.</p>	<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo ya que los procesos de producción en la industria automotriz requieren de tiempo para ajustarse a lo establecido por la nueva regulación.</p>
	<p><b>DGN</b>  <b>5. Evaluaciones de desempeño, sistemas de antibloqueo de frenos y alarmas de uso de cinturón de seguridad</b></p>	<p><b>DGN</b>  Considerando que se hace necesaria la inclusión del sistema de antibloqueo de frenos y alarmas de uso de cinturón de seguridad, se considera necesario modificar el título del numeral 5. De esta forma se liga la incorporación de los nuevos dispositivos con una exigencia gradual igual a la que se dará a las evaluaciones de desempeño (pruebas de impacto frontal y lateral).</p>	<p><b>DGN</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:  <b>5. EVALUACIONES DE DESEMPEÑO, SISTEMAS DE ANTIBLOQUEO DE FRENOS Y ALARMAS DE USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD.</b></p>
<p>5.1 Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión frontal, se deberá presentar evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  <i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i>  <i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i>  <i>Además se solicita confirmar la existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"  Tomando como base (el artículo 28 del RLMMN), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:  <i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p>

			<p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad.  Respecto de la infraestructura se señala que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
--	--	--	---

	<p><b>AMIA</b></p> <p>5.1 Para la evaluación del desempeño de los Tipos de vehículos nuevos y los Tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión frontal, se deberá presentar evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones con alguna de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>El texto agregado a los numerales 5.1 y 5.2 del capítulo de Evaluaciones de desempeño, especifica que el cumplimiento debe ser con alguna de las regulaciones mencionadas, ya que de lo contrario se podría interpretar que se deben cumplir con todas y cada una de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, lo cual no es técnicamente factible.</p>	<p><b>AMIA; INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>5.1 Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión frontal, los Corporativos deberán presentar a la Secretaría o, en su caso, a las Unidades de Verificación, la documentación técnica a que contenga evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones con alguna de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de esa Norma Oficial Mexicana.</b></p>
	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>5.1 Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión frontal, <u>se los Corporativos deberán presentar a la Secretaría o, en su caso, a las Unidades de Verificación, la documentación técnica a que contenga evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones de las Normas Mexicanas, normas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr claridad y consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM, en particular con la Capítulo 6 (i.e. puntos 6.1.4, 6.1.5, 6.4.1, 6.4.3.2, 6.5.1</p>	

<p>5.2 Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión lateral, se deberá presentar evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i></p> <p><i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i></p> <p><i>Además se solicita confirmar le existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"</p> <p>Tomando como base (el artículo 28 del RLNM), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><u>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</u></p> <p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad.</p> <p>Respecto de la infraestructura se señala que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
--	---	--	---

<p><b>AMIA</b></p> <p>5.2 Para la evaluación del desempeño de los Tipos de vehículos nuevos y los Tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión lateral, se deberá presentar evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones con alguna de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>El texto agregado a los numerales 5.1 y 5.2 del capítulo de Evaluaciones de desempeño, especifica que el cumplimiento debe ser con alguna de las regulaciones mencionadas, ya que de lo contrario se podría interpretar que se deben cumplir con todas y cada una de las Normas Mexicanas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, lo cual no es técnicamente factible.</p>	<p><b>AMIA; INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>5.2</b> Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión lateral, los Corporativos deberán presentar a la Secretaría o, en su caso, a las Unidades de Verificación, la documentación técnica a que contenga evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones con alguna de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de esta Norma Oficial Mexicana.</p>
<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>5.2</b> Para la evaluación del desempeño de los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes respecto a la protección de los ocupantes durante una colisión lateral, <del>se los corporativos deberán presentar a la Secretaría o, en su caso, a las Unidades de Verificación, la documentación técnica a que contenga</del> evidencia de cumplimiento con relación a las especificaciones de las Normas Mexicanas, <u>normas</u> o regulaciones extranjeras o <del>regulaciones</del> extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr claridad y consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM, en particular con la Capítulo 6 (i.e. puntos 6.1.4, 6.1.5, 6.4.1, 6.4.3.2, 6.5.1</p>	

<p><b>5.3</b> Las evaluaciones del desempeño referidas de los numerales 5.1 y 5.2 que anteceden, se apegarán a las especificaciones establecidos en las regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>5.3</b> Las evaluaciones del desempeño referidas en de los numerales 5.1 y 5.2 que anteceden, se apegarán a las especificaciones y los campos de aplicación según lo establecido en las regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>En relación con el numeral 5.3, para dar claridad al usuario del proyecto de NOM en relación con el alcance de las regulaciones de referencia relativas a las pruebas de impacto frontal y lateral, se propone agregar los textos en color rojo.</p>	<p><b>AMIA; INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>5.3</b> Las evaluaciones del desempeño referidas en de los numerales 5.1 y 5.2 que anteceden, se apegarán a las especificaciones y los campos de aplicación según lo establecido en las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de esta Norma Oficial Mexicana.</p>
	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>5.3</b> Las evaluaciones del desempeño referidas de los numerales 5.1 y 5.2 que anteceden, se apegarán a las especificaciones establecidos en las <u>Normas Mexicanas, normas</u> o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, en concordancia con la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, de este</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr claridad y consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM, en particular con la Capítulo 6 (i.e. puntos 6.1.4, 6.1.5, 6.4.1, 6.4.3.2, 6.5.1</p>	

								Proyecto de Norma Oficial Mexicana.			
<b>Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos</b>								<b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>	<b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>	<b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>	
<b>Prueba</b>	<b>NO M o NMX</b>	<b>FMVSS / SAE</b>	<b>Directivas Europeas</b>	<b>SRRV</b>	<b>KMVS S</b>	<b>CONTRA N</b>	<b>Estándare s ONU</b>	Se <i>propone eliminar la tabla 2 ya que no se tienen Normas Mexicanas aplicables a estas pruebas, o en su caso, traducir las regulaciones extranjeras, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas de acuerdo a lo que indica la LFMN y su reglamento.</i>	Se está haciendo referencia a regulaciones extranjeras, por lo que debe eliminarse.	Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:	
Protección a ocupantes -Impacto frontal		208	96/79/EE C (33, 94)	Art. 18 47-193 27-2-2005 Attach 9/10/2 4 18 J-METI Law No. 149	Art 102	221/07 NBR 15300-1, 15300-3 Edict 190/09 255/07	UN R 94	<i>Revisar las Normas Internacionales ISO en materia de prueba de impacto frontal, ya que si existen normas internacionales al respecto y deben desarrollarse como Normas Internacionales, de acuerdo con lo que indica la LFMN y su reglamento.</i>	Deberán ajustarse a lo siguiente: (...)	"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescindan de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, <u>lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera</u> sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."	
Protección a ocupantes -Impacto lateral		214	96/27/EE C (95)	Art. 18 47-193 27-2-2005 Attach 9/10/2 4 19 J-METI Law No. 149	Art 102, 104		UN R 95	<i>Algunos ejemplos de NI son: ISO 15828, ISO 3560, ISO/TR 7861, ISO 16850.</i>	Deberán señalar el grado de concordancia con normas internacionales y normas mexicanas, para lo cual se mencionará si ésta es idéntica, equivalente o no equivalente.	Para que el comité consultivo nacional de normalización o la dependencia puedan hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberán traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas.	Respecto de las normas ISO, éstas fueron analizadas y se determinó que su objetivo y alcance difiere de aquellas que están indicadas en la tabla 2.



<p><b>DGN</b></p> <p>5.5 La información referente al número o presencia y ubicación de los sistemas de antibloqueo de frenado y del recordatorio de uso del cinturón de seguridad incorporados en los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos nuevos existentes, es la especificada en las normas mexicanas o en las regulaciones extranjeras o en las internacionales indicadas en la Tabla 3, mismas que también se encuentran listadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p> <p><b>Tabla 3.</b> Sistema de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso de cinturón de seguridad</p> <table border="1" data-bbox="292 399 803 598"> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>NOM o NMX</th> <th>FMVSS /SAE</th> <th>Directivas Europeas</th> <th>SR RV</th> <th>KMVSS</th> <th>CONT RAN</th> <th>Normas o regulaciones de la ONU</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS /SAE	Directivas Europeas	SR RV	KMVSS	CONT RAN	Normas o regulaciones de la ONU									<p><b>DGN</b></p> <p>Considerando que se hace necesario la inclusión del sistema de antibloqueo de frenos y alarmas de uso de cinturón de seguridad, se considera necesario este numeral y la tabla 3.</p>	<p><b>DGN</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>5.5 La información referente al número o presencia y ubicación de los sistemas de antibloqueo de frenado y del recordatorio de uso del cinturón de seguridad incorporados en los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos nuevos existentes, es la especificada en las normas mexicanas o en las regulaciones extranjeras o en las internacionales indicadas en la Tabla 3, mismas que también se encuentran listadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente Norma Oficial Mexicana.</b></p> <table border="1" data-bbox="901 451 1380 661"> <tr> <th>Dispositivo</th> <th>NOM o NMX</th> <th>FMVSS /SAE</th> <th>Directivas Europeas</th> <th>SR RV</th> <th>KMVSS</th> <th>CONT RAN</th> <th>Normas o regulaciones de la ONU</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS /SAE	Directivas Europeas	SR RV	KMVSS	CONT RAN	Normas o regulaciones de la ONU								
Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS /SAE	Directivas Europeas	SR RV	KMVSS	CONT RAN	Normas o regulaciones de la ONU																											
Dispositivo	NOM o NMX	FMVSS /SAE	Directivas Europeas	SR RV	KMVSS	CONT RAN	Normas o regulaciones de la ONU																											
<table border="1" data-bbox="267 976 820 1186"> <tr> <td>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)</td> <td>No aplica</td> <td>208</td> <td>ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)</td> <td>Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01</td> <td>Art. 27 o Art. 103</td> <td>No aplica</td> <td>ECER16</td> </tr> </table>	Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	No aplica	208	ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)	Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01	Art. 27 o Art. 103	No aplica	ECER16	<table border="1" data-bbox="860 976 1380 1281"> <tr> <td>Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)</td> <td>No aplica</td> <td>208</td> <td>ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)</td> <td>Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01</td> <td>Art. 27 o Art. 103</td> <td>No aplica</td> <td>ECER16</td> </tr> </table>	Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	No aplica	208	ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)	Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01	Art. 27 o Art. 103	No aplica	ECER16																	
Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	No aplica	208	ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)	Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01	Art. 27 o Art. 103	No aplica	ECER16																											
Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	No aplica	208	ECE R16 ó 76/115/EE C (96/38) ó 77/541/EE C (90/628)	Art. 22-3 (Details of safety req. Art. 30) Attachment 33, TRIAS 22(3)-J033-01	Art. 27 o Art. 103	No aplica	ECER16																											

<p>6. Procedimiento de evaluación de la conformidad</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  <b>6. Procedimiento de evaluación de la conformidad</b>  <u>La evaluación de la conformidad con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana para demostrar su cumplimiento se llevará a cabo, a solicitud de los Corporativos, mediante la verificación de su cumplimiento por la Secretaría, o bien, por las Unidades de Verificación, quienes expedirán un Dictamen de cumplimiento con base en la evaluación de desempeño que le presenten los Corporativos y que contenga la documentación técnica sobre el cumplimiento de los dispositivos de seguridad esenciales con las normas o regulaciones aplicables citadas en el capítulo 2 Referencias, conforme al procedimiento establecido en este Capítulo.</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  Se considera necesario incluir un párrafo introductorio sustantivo antes de entrar a las definiciones, a fin de lograr claridad sobre la evaluación de la conformidad y cumplimiento con el PROY-NOM. (...)  La evaluación de la conformidad con este Proyecto de NOM para demostrar su cumplimiento, se llevará a cabo a solicitud de los Corporativos, mediante la verificación de su cumplimiento por la Secretaría, o bien, por las Unidades de Verificación, quienes expedirán un Dictamen de cumplimiento con base en la evaluación de desempeño que le presenten los Corporativos y que contenga la documentación técnica relevante sobre el cumplimiento de los dispositivos de seguridad esenciales con las normas o regulaciones aplicables citadas en el capítulo 2 Referencias, proporcionada por los fabricantes de los dispositivos. De ser así, consideramos importante incluir un párrafo donde se señale expresamente lo anterior a fin de evitar confusiones.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:  <b>6. Procedimiento de evaluación de la conformidad</b>  <i>La evaluación de la conformidad con esta Norma Oficial Mexicana para demostrar su cumplimiento se llevará a cabo, a solicitud de los Corporativos, mediante la verificación de su cumplimiento por la Secretaría, o bien, por las Unidades de Verificación, quienes expedirán un Dictamen de cumplimiento con base en la documentación técnica relacionada con los dispositivos de seguridad esenciales y, cuando corresponda, la evaluación del desempeño de acuerdo con las normas o regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, conforme al siguiente procedimiento.</i></p>
		<p><b>SSA-CONAPRA</b>  Se solicita que la certificación de estos dispositivos (<i>Cinturones de tres puntos en toda las plazas; Pretensores en cinturones de seguridad; Sistemas mejorados de recordatorio de uso de cinturón; Bolsas de aire para el conductor y pasajero; Bolsas de aire laterales; Tercera luz de freno; Anclajes ISOFIX; Cabeceras de asientos en todas las plazas; Sistema antibloqueo para frenos (ABS); Control de estabilidad (ESO); Control de tracción; Barras de impacto; Interruptor inercial del sistema de combustible</i>) se haga conforme a las regulaciones UNECE (WP 29) y que se privilegien éstas con exclusión de cualquier otra certificación nacional o internacional.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió mantener las referencias a las distintas regulaciones (FMVSS, CONTRAN, ECE, etc.), toda vez que los sujetos regulados forman parte de una industria global que para el caso de México atiende el mercado interno con aproximadamente el 50% de vehículos importados, cuyo país o región de origen es distinto a Estados Unidos (FMVSS) o Europa (ECE o WP29).</p>

		<p><b>ANCE</b>  En relación a la evaluación de la conformidad, solicitamos se nos señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor, y en su caso, a la Ley de Adquisiciones Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</p>	<p><b>ANCE; CNCP</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:  <i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescindan de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, <u>lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera</u> sea reconocida como práctica internacional por las</i></p>
--	--	---	--

		<p><i>industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p> <p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Esto es, en el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. En esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas, regulaciones extranjeras y regulaciones ONU establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI. De esta forma, básicamente los corporativos entregarán la documentación técnica que avala el cumplimiento con las regulaciones, la(s) unidad(es) de verificación revisará la documentación y entregará el dictamen de cumplimiento) y la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana.</p>
		<p><b>CNCP</b></p> <p>Por lo antes expuesto (artículos 3 y 41 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y numeral 7 de la NMX-Z-013-1977), se solicita al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio (CCNNSUICPC), atienda los siguientes comentarios:</p> <p><b>EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD</b></p> <p>3) En relación a la evaluación de la conformidad, solicitamos se nos señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor, y en su caso, a la Ley de Adquisiciones Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</p>

<p><b>6.1.3.1</b> Para vehículos de pasajeros Son todos aquellos vehículos de pasajeros que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coincidan en los siguientes aspectos:</p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño como son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p>Variante de un mismo tipo se refiere a los vehículos de pasajeros que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como las siguientes:</p> <p>Estilo de la carrocería (por ejemplo: sedán, hatch-back, coupé, vehículo multiusos, convertible, etc.),</p> <p>Tren motriz:</p> <p>Principio de funcionamiento (por ejemplo: encendido por chispa, encendido por compresión, híbridos/eléctricos, entre otros.)</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.1.3.1</b> Para vehículos de pasajeros <u>Cuando se cumpla con alguno y/o todos de los siguientes criterios:</u></p> <p><u>6.1.3.1.1 Son todos aquellos vehículos de pasajeros que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coinciden en los siguientes aspectos:</u></p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el Corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño como son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p><b>6.1.3.1.2</b> Variante de un mismo tipo se refiere a los vehículos de pasajeros que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como las siguientes:</p> <p>Estilo de la carrocería (por ejemplo: sedán, hatch-back, coupé, vehículo multiusos, convertible),</p> <p>b) <del>Tren motriz, principio de funcionamiento (por ejemplo: encendido por chispa, encendido por compresión, híbridos/eléctricos, entre otros.)</del></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con la finalidad de brindar mayor claridad a este numeral y separar por medio de atributos los conceptos tipos de vehículos de pasajeros y variantes, se propone dividir en dos sub-secciones de forma tal que se entienda que la segregación de tipos de vehículos que por sus características los hacen equivalentes son los que se consideren similares y/o bien las variantes de un mismo tipo.</p> <p>Finalmente se elimina del apartado de variantes el concepto de tren motriz ya que es un atributo de un tipo de vehículo y no debe repetirse en variante.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.1.3.1</b> Para vehículos de pasajeros</p> <p><b>6.1.3.1.1</b> Son todos aquellos vehículos de pasajeros que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coinciden en los siguientes aspectos:</p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el Corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño como son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p><b>6.1.3.1.2</b> Variante de un mismo tipo se refiere a los vehículos de pasajeros que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como:</p> <p>Estilo de la carrocería (por ejemplo: sedán, hatch-back, coupé, vehículo multiusos, convertible),</p>
<p><b>6.1.3.2</b> Para camionetas ligeras Son todas aquellas camionetas ligeras que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coinciden en los siguientes aspectos:</p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de camionetas ligeras realizada por el corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p>Variante de un mismo tipo se refiere a las camionetas ligeras que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como las siguientes:</p> <p>Concepto estructural de la carrocería (por ejemplo: vehículos multiusos, van, pickup, etcétera)</p> <p>Grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto)</p> <p>Tren motriz:</p> <p>Principio de funcionamiento (por ejemplo: encendido por chispa, encendido por compresión, híbridos/eléctricos, entre otros.)</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.1.3.2</b> Para camionetas ligeras <u>Cuando se cumpla con alguno y/o todos de los siguientes criterios:</u></p> <p><u>6.1.3.2.1 Son todas aquellas camionetas ligeras que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coinciden en los siguientes aspectos:</u></p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de camionetas ligeras realizada por el Corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p><b>6.1.3.2.2</b> Variante de un mismo tipo se refiere a las camionetas ligeras que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como las siguientes:</p> <p>Concepto estructural de la carrocería (por ejemplo: vehículos multiusos, van, pickup)</p> <p>Grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto)</p> <p>c) <del>Tren motriz, principio de funcionamiento (por ejemplo: encendido por chispa, encendido por compresión, híbridos/eléctricos, entre otros.)</del></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con la finalidad de brindar mayor claridad a este numeral y separar por medio de atributos los conceptos tipos de camionetas ligeras y variantes, se propone dividir en dos sub-secciones de forma tal que se entienda que la segregación de tipos de vehículos que por sus características los hacen equivalentes son los que se consideren similares y/o bien las variantes de un mismo tipo.</p> <p>Finalmente se elimina del apartado de variantes el concepto de tran motriz ya que es un atributo de un tipo de vehículo y no debe repetirse en variante.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.1.3.2</b> Para camionetas ligeras</p> <p><b>6.1.3.2.1</b> Son todas aquellas camionetas ligeras que pueden considerarse similares, aun cuando difieran sus nombres comerciales dado que, coinciden en los siguientes aspectos:</p> <p>Corporativo</p> <p>Identificación del tipo de camionetas ligeras realizada por el Corporativo</p> <p>Aspectos esenciales de la fabricación y el diseño son:</p> <p>Chasis/plataforma (posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas)</p> <p>Tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida)</p> <p><b>6.1.3.2.2</b> Variante de un mismo tipo se refiere a las camionetas ligeras que pertenecen a un tipo y que pueden tener variaciones, tales como las siguientes:</p> <p>Concepto estructural de la carrocería (por ejemplo: vehículos multiusos, van, pickup)</p> <p>Grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto)</p>

<p><b>6.1.4</b> Dictamen de Cumplimiento:</p> <p>Es el documento mediante el cual el Corporativo demuestra que el dispositivo de seguridad esencial instalado en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumple con las especificaciones de las Normas Mexicanas, regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p> <p>De conformidad con el capítulo 5 Evaluaciones de desempeño y el Segundo Artículo Transitorio de este proyecto de norma oficial mexicana, cuando así corresponda, el dictamen de cumplimiento indicará el resultado de las pruebas a las que se someten los tipos de vehículos nuevos o los tipos de vehículos existentes, en relación con las especificaciones las Normas Mexicanas, regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i></p> <p><i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i></p> <p><i>Además se solicita confirmar la existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"</p> <p>Tomando como base (el artículo 28 del RLMM), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCNNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p> <p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Esto es, en el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. En esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas, regulaciones extranjeras y regulaciones ONU establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI. De esta forma, básicamente los corporativos entregarán la documentación técnica que avala el cumplimiento con las regulaciones, la(s) unidad(es) de verificación revisará la documentación y entregará el dictamen de cumplimiento) y la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana.</p> <p>Respecto a la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento, cabe señalar que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
--	---	--	---

	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p><i>Se observa que pese a las ventajas que representa la homologación de certificaciones internacionales, no está previsto un mecanismo que configure la traducción al español de dichas certificaciones, ni de las palabras que se utilizarán en controles, etiquetas e indicadores. También, para los casos en que las regulaciones extranjeras prevén unidades de medida distintas al sistema métrico decimal, no estén considerados requerimientos de concordancia con la NOM-008-SCFI Sistema General de Unidades de Medida vigente.</i></p> <p><i>Se pide que se establezcan, conforme a las regulaciones extranjeras definidas en el punto 4, las versiones en español y de conformidad con la NOM-008-SCFI de los criterios, métodos y especificaciones orientados a la aprobación de los vehículos sujetos a esta Norma Oficial, o los criterios bajo los que se realizarán.</i></p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Esta solicitud se requiere en virtud de que debe cumplirse con la NOM-008-SCFI vigente. En lo tocante al idioma, pese que el español no es constitucionalmente la lengua oficial de México, la Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos Indígenas en su artículo 4 la define, junto con las lenguas indígenas que la misma ley reconozca, como lengua nacional por su origen histórico. Es importante mencionar que según datos del Censo de 2010 elaborado por INEGI, 98% de la población de 5 y más años habla español.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescindá de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, <u>lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera</u> sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p> <p>Además se precisa que las certificaciones no son de uso público, por lo que los responsables de la certificación deberán tener <i>expertise</i> sobre la información en por lo menos el idioma inglés.</p>
--	---	---	---

		<p><b>AMIA</b></p> <p>Todas las referencias a Dictamen de Cumplimiento deben aparecer bajo este modelo (con mayúscula en la "D" y en la "C") a lo largo del documento para ser consistente y ya que es un término definido conforme al numeral 6.1.4.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, por lo que se revisara que en todo el texto se mencionen Dictamen de Cumplimiento.</p>
--	--	---	--

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.1.4</b> Dictamen de Cumplimiento:</p> <p>Es el documento <u>emitido por la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación</u> mediante el cual el Corporativo demuestra que el dispositivo de seguridad esencial instalado en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumple con las especificaciones de las Normas Mexicanas, <u>normas o regulaciones</u> extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p> <p>De conformidad con el capítulo 5 Evaluaciones de desempeño y el Segundo Artículo Transitorio de este proyecto de norma oficial mexicana, cuando así corresponda, el dictamen de cumplimiento indicará el resultado de las pruebas a las que se someten los tipos de vehículos nuevos o los tipos de vehículos existentes, en relación con las especificaciones las Normas Mexicanas, <u>normas o regulaciones</u> extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr claridad y consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.1.4</b> <i>Dictamen de Cumplimiento:</i></p> <p><i>Es el documento emitido por la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación mediante el cual el Corporativo demuestra que el dispositivo de seguridad esencial instalado en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de esta NOM, cumple con las especificaciones de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacional o extranjeras citadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</i></p> <p><i>De conformidad con el capítulo 5 Evaluaciones de desempeño y el Segundo Artículo Transitorio de esta Norma Oficial Mexicana, cuando así corresponda, el dictamen de cumplimiento indicará el resultado de las pruebas a las que se someten los tipos de vehículos nuevos o los tipos de vehículos nuevos existentes, en relación con las especificaciones las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras citadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos.</i></p>
--	--	---	--

<p><b>6.1.5 Documentación técnica:</b></p> <p>Evidencia documental mediante la cual el Corporativo demuestra que el dispositivo o sistema de seguridad esencial instalado en vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de este proyecto de norma oficial mexicana, cumple con las especificaciones de las Normas Mexicanas, regulaciones extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 y en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Cabe señalar que la evidencia documental podrá incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i></p> <p><i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i></p> <p><i>Además se solicita confirmar la existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"</p> <p>Tomando como base (el artículo 28 del RLMMN), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona: "El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescindir de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</p> <p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Esto es, en el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. En esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas, regulaciones extranjeras y regulaciones ONU establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI. De esta forma, básicamente los corporativos entregarán la documentación técnica que avala el cumplimiento con las regulaciones, la(s) unidad(es) de verificación revisará la documentación y entregará el dictamen de cumplimiento) y la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana.</p>
			<p>Respecto a la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento, cabe señalar que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.1.5 Documentación técnica:</b> Evidencia documental <u>referente al Capítulo 5 Evaluaciones de desempeño</u> mediante la cual el Corporativo demuestra que el dispositivo o sistema de seguridad esencial instalado en vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de este proyecto de norma oficial mexicana, cumple con las especificaciones de las Normas Mexicanas, <u>normas o regulaciones</u> extranjeras o internacionales citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 y en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Cabe señalar que la evidencia documental podrá incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Las modificaciones propuestas atienden a lograr claridad y consistencia con diversas disposiciones del PROY-NOM, en particular con el capítulo 5.</p> <p>Respecto al punto 6.4 Cumplimiento, solicitamos se nos confirme que el Proyecto de NOM permite que los informes de resultados de los laboratorios de pruebas proporcionada por los fabricantes de dispositivos y en los que se sustente la evaluación del desempeño de los Corporativos para obtener el Dictamen de cumplimiento, sea emitida por laboratorios se encuentren acreditados, aprobados o reconocidos de cualquier forma por los organismos o autoridades competentes en México o en el extranjero según corresponda, respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias. Lo anterior incluye cualquier tipo de documento o certificado que forme parte de la evidencia documental a que se refiere el segundo párrafo del punto 6.1.5.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.1.5 Documentación técnica:</b> <i>Evidencia documental mediante la cual el Corporativo demuestra que el dispositivo o sistema de seguridad esencial instalado en vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con el numeral 6.1.3 de esta Norma Oficial Mexicana, cumple con las especificaciones de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras enunciadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente Norma Oficial Mexicana, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos y Tabla 3. Sistema de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso de cinturón de seguridad. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos nuevos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 y en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de esta Norma Oficial Mexicana.</i></p> <p><i>Cabe señalar que la evidencia documental podrá incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema.</i></p> <p>En relación a la inclusión del texto "referente al Capítulo 5 Evaluaciones de desempeño" no se acepta porque se trata de una definición genérica de documentación técnica aplicable a tabla 1, tabla 2 y-al Sistema antibloqueo para frenos (ABS), no solamente a el capítulo 5 de evaluación de desempeño.</p>
--	---	--	---

<p><b>6.1.12 Unidad de verificación:</b> La persona moral acreditada y aprobada que realiza actos de verificación.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>La persona <u>física o moral acreditada y aprobada</u> que realiza actos de verificación.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Para los numerales 6.1.12 y 6.1.13 se sugiere emplear las definiciones enunciadas en la LFMN en su Artículo 3º, párrafos XVII y XVIII, respectivamente.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma: <b>6.1.12 Unidad de verificación:</b> <i>La persona física o moral que realiza actos de verificación.</i></p>
	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>unidad de verificación o UV:</b> La persona <u>física o moral que realiza actos de verificación y que está debidamente acreditada y aprobada de acuerdo a lo establecido por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</u></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>En relación con el numeral 6.1.12, se agrega el caso para cuando la unidad de verificación esté conformada por una persona física. Adicionalmente, se hace referencia a la aprobación y acreditación que deben cumplir las UV, mismas que se indican en la ley federal sobre metrología y normalización y su reglamento.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma: <b>6.1.12 Unidad de verificación:</b> <i>La persona física o moral que realiza actos de verificación.</i></p>

<p><b>6.1.13 Verificación:</b> La constatación ocular o comprobación documental que se realiza para evaluar la conformidad en un momento determinado.</p>	<p><b>SCT/IMT</b> <b>6.1.13 Verificación:</b> La constatación ocular o comprobación <u>mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio o examen de documentos, documental que se realizan</u> para evaluar la conformidad en un momento determinado.</p>	<p><b>SCT/IMT</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción 1 y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma: <b>6.1.13 Verificación:</b> <i>La constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio o examen de documento que se realiza para evaluar la conformidad en un momento determinado.</i></p>
---	--	--

<p><b>6.2.1</b> De requerirse, la Secretaría o en su caso la Unidad de Verificación acreditada y aprobada deben llevar a cabo el muestreo en fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del corporativo, con la finalidad de constatar que los dispositivos de seguridad esenciales, sujetos a este Proyecto de NOM se encuentren instalados en los vehículos y se cuente con la documentación técnica presentada por el Corporativo. El muestreo debe llevarse a cabo bajo la siguiente instrucción:</p>	<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MEXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b> Se debe aclarar e Indicar que el cumplimiento de las normas debe ser para TODAS las unidades y no para el modelo.</p>	<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b> En el proyecto de reglamento se cita a la norma Chilena que en su marco regulatorio admite el "opcional" de equipamiento. Es decir que se presenta una unidad equipada con airbags, por ejemplo, y con las aprobaciones correspondientes y se la permite vender mientras que también se ofrecen del mismo modelo sin equipamiento como los airbags. Debería indicarse en el proyecto de norma Mexicana que la exigencia es para todas las unidades de un modelo que se ingrese al mercado.</p>	<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO; EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción 1, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y aclara que no es necesario realizar las pruebas a todas las unidades, ya que el muestreo es suficiente para asegurar el cumplimiento de la norma. Asimismo se aclara que en el apartado de concordancia con normas internacionales, no se debe hacer referencia a normas extranjeras, por lo que se procedió a incluir la norma extranjera (Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales") en el apartado Bibliografía y eliminarla del apartado de concordancia.</p>
<p><b>Ue</b></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> <b>6.3 Evaluación de la Conformidad</b> Se llevará a cabo por la Secretaría o bien por las Unidades de Verificación acreditadas por <u>la una</u> Entidad de Acreditación y aprobadas por la Secretaría de Economía, a través de la Dirección General de Normas, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM, en particular con el Capítulo 5.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción 1 y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma: <b>6.3 Evaluación de la Conformidad</b> <i>Se llevará a cabo por la Secretaría o bien por las Unidades de Verificación acreditadas por una Entidad de Acreditación y aprobadas por la Secretaría de Economía, a través de la Dirección General de Normas, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.</i></p>
<p><b>6.3.1</b> Los Dictámenes de Cumplimiento que emita la Secretaría o las Unidades de Verificación tendrán validez ante las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, para los efectos a que haya lugar. <b>6.3.2</b> Deben ser titulares de los Dictámenes de Cumplimiento los Corporativos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> <b>6.3.2 Deben ser Los titulares de los Dictámenes de Cumplimiento deben ser los Corporativos.</b></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM, en particular con el Capítulo 5.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción 1 y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma: <b>6.3.2 Los titulares de los Dictámenes de Cumplimiento deben ser los Corporativos.</b></p>



<p><b>6.4 Cumplimiento</b></p> <p>Para demostrar el cumplimiento con el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los corporativos deberán:</p> <p>Presentar ante la Secretaría o ante la unidad de verificación acreditada y aprobada, la autodeclaración basada en la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, con la finalidad de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente.</p> <p>El procedimiento anterior será válido en tanto se acrediten y en su caso se aprueben, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, los laboratorios de pruebas en nuestro país y en el país de origen de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados.</p> <p>En relación con los laboratorios de pruebas indicados en el párrafo que antecede, éstos podrán formar parte de los propios corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros. Los laboratorios de pruebas emitirán los informes de resultados relacionados con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados por este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p> <p>En términos de lo dispuesto en el párrafo anterior, en ningún caso, la Secretaría solicitará a los corporativos realizar segundas pruebas de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados que cuenten con informes de resultados emitidos, en el país de origen de los mismos, por laboratorios de pruebas o por los organismos de tercera parte reconocidos a nivel internacional.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4 Cumplimiento</b></p> <p>Para demostrar el cumplimiento con el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los corporativos deberán: <del>Presentar ante la Secretaría o ante la</del> <u>Unidad de Verificación acreditada y aprobada, la evaluación del desempeño autodeclaración</u> basada en la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, con la finalidad de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente.</p> <p>El procedimiento anterior será válido en tanto se acrediten y en su caso se aprueben, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, los laboratorios de pruebas en nuestro país <del>y en el país de origen de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, o bien, los informes de resultados u otra evidencia documental a que se refiere el segundo párrafo del punto 6.1.5 sea emitida por laboratorios de pruebas u organismos acreditados o reconocidos por entidades o autoridades competentes en el extranjero.</del></p> <p>En relación con los laboratorios de pruebas indicados en el párrafo que antecede, éstos podrán formar parte de los propios corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros, <u>sean nacionales o extranjeros</u>. Los laboratorios de pruebas emitirán los informes de resultados relacionados con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados por este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, <u>respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias.</u></p> <p>En términos de lo dispuesto en el párrafo anterior, en ningún caso, la Secretaría solicitará a los corporativos realizar segundas pruebas <u>o certificaciones</u> de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados que cuenten con informes de resultados <u>o certificados</u> emitidos, <del>en el país de origen de los mismos,</del> por laboratorios de pruebas o por los organismos <u>extranjeros de tercera parte acreditados o reconocidos en otros países,</u> a nivel internacional.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM, en particular con el Capítulo 5.</p> <p>(Otras) propuestas de modificación (...), obedecen a la necesidad de hacerlos consistentes entre sí y permitir que los informes de resultados de los laboratorios de pruebas en los que se sustente la evaluación del desempeño de los Corporativos, sea aceptada por la Secretaría o las Unidades de Verificación para efectos de emitir su Dictamen de cumplimiento, siempre que los laboratorios se encuentren acreditados, aprobados o reconocidos de cualquier forma por los organismos o autoridades competentes del país de origen que corresponda, respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias.</p> <p>Respecto al punto 6.4 Cumplimiento, solicitamos se nos confirme que el Proyecto de NOM permite que los informes de resultados de los laboratorios de pruebas proporcionada por los fabricantes de dispositivos y en los que se sustente la evaluación del desempeño de los Corporativos para obtener el Dictamen de cumplimiento, sea emitida por laboratorios se encuentren acreditados, aprobados o reconocidos de cualquier forma por los organismos o autoridades competentes en México o en el extranjero según corresponda, respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias. Lo anterior incluye cualquier tipo de documento o certificado que forme parte de la evidencia documental a que se refiere el segundo párrafo del punto 6.1.5.</p> <p>Así mismo, se propone eliminar la expresión de "país de origen" ya que existen diversas maquiladoras fabricantes de autopartes en México pero que cuentan con certificados o informe de pruebas de laboratorios emitidos en el extranjero, particularmente de EE.UU o de la Unión Europea, por lo que se modificó la redacción a fin de que sea aceptado un informe de pruebas emitido en el extranjero para dispositivos fabricados en México (país de origen de los dispositivos).</p> <p>(...) se propone modificar la redacción a fin de eliminar la expresión de "país de origen" ya que existen diversas maquiladoras fabricantes de autopartes en México que cuentan con certificados o informe de pruebas de laboratorios emitidos en el extranjero, particularmente de EE.UU o de la Unión Europea, por lo que requiere ajustes a fin de que sea aceptado un informe de pruebas o certificado emitido en el extranjero para dispositivos fabricados en México (en donde México puede ser el país de origen de los dispositivos por ser fabricados en el país, pero el informe de pruebas puede ser emitido en el extranjero por ser el país de destino de los mismos, dado que una parte de la</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:</p> <p><b>6.4 Cumplimiento</b></p> <p><i>Para demostrar el cumplimiento con la presente Norma Oficial Mexicana, los Corporativos deberán:</i></p> <p><i>Presentar ante la Secretaría o ante la unidad de verificación acreditada y aprobada, la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, con la finalidad de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente.</i></p> <p><i>Los dictámenes, informes o certificados en donde se demuestre el cumplimiento de los dispositivos o pruebas mencionados en las tablas 1, 2 y 3 de esta norma serán válidos siempre y cuando sean emitidos por laboratorios u organismos acreditados y, en su caso, aprobados, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, o bien por los laboratorios de pruebas u organismos extranjeros acreditados o reconocidos por autoridades o entidades competentes en el extranjero.</i></p> <p><i>En relación con los laboratorios de pruebas indicados en el párrafo que antecede, éstos podrán formar parte de los propios Corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros, sean nacionales o extranjeros. Los laboratorios de pruebas emitirán los informes de resultados relacionados con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados por esta Norma Oficial Mexicana, respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias.</i></p> <p><i>En términos de lo dispuesto en el párrafo anterior, en ningún caso, la Secretaría solicitará a los Corporativos realizar segundas pruebas 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 los organismos extranjeros de tercera parte reconocidos en otros países.</i></p>
---	--	--	---

		producción se exporta y otra se destina al mercado nacional).	
--	--	---	--

<p><b>6.4.1</b> El dictamen de cumplimiento del Proyecto de NOM debe obtenerse antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de los vehículos ligeros nuevos regulados por este Proyecto de NOM, de conformidad con la clasificación del numeral 6.1.3. Para obtener de la Secretaría o de las Unidades de Verificación el Dictamen de cumplimiento, se estará a lo siguiente:</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.4.1</b> El Dictamen de Cumplimiento del Proyecto de NOM debe obtenerse <u>antes de la comercialización</u> en el territorio nacional de los Vehículos ligeros nuevos regulados por este Proyecto de NOM, de conformidad con la clasificación del numeral 6.1.3.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Eliminar el concepto de importación.</p> <p>El objetivo de esta NOM y las definiciones establecidas para considerar los vehículos ligeros nuevos incluyen el supuesto de la comercialización de los mismos.</p> <p>En este sentido resulta innecesario el establecer la importación definitiva, ya que puede incluso haber un vehículo importado de forma definitiva, que no haya sido comercializado, en el entendido que el dictamen de cumplimiento amparará la comercialización del vehículo.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.1</b> <i>El Dictamen de Cumplimiento de la NOM debe obtenerse sobre la versión básica (menos equipada) de cada tipo de vehículo, antes de la comercialización en el territorio nacional de los Vehículos ligeros nuevos regulados por esta NOM, de conformidad con la clasificación del numeral 6.1.3. Para obtener de la Secretaría o de las Unidades de Verificación el Dictamen de cumplimiento, se estará a lo siguiente:</i></p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p><b>6.4.1.1</b> El Corporativo debe solicitar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación los requisitos o la información necesaria para iniciar con el trámite.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.1</b> El Dictamen de cumplimiento del Proyecto de NOM debe obtenerse antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de los vehículos ligeros nuevos regulados por este Proyecto de NOM, de conformidad con la clasificación del numeral 6.1.3. Para obtener de la Secretaría o de las Unidades de Verificación el Dictamen de cumplimiento, se estará a lo siguiente:</p>		<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.1.1</b> <i>El Corporativo debe solicitar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación los requisitos o la información necesaria para iniciar el trámite.</i></p>
<p><b>6.4.1.3</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con el presente Proyecto de NOM.</p> <p>En caso de que se contrate el servicio de una Unidad de Verificación, se presentará también el Contrato de Prestación de Servicios firmado en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. Para acreditar la mencionada representación se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante, y copia de identificación oficial.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>6.4.1.3</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con el presente Proyecto de NOM.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>En el numeral 6.4.1.3 corregir la palabra "Unida" por "Unidad"</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.1.3</b> <i>El Corporativo debe presentar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma.</i></p> <p>(...)</p>

	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.4.1.3</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o a la UV, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal <u>o apoderado legal</u> del Corporativo. En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma.</p> <p>En caso de que se contrate el servicio de una UV, se presentará también el Contrato de Prestación de Servicios firmado en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. Para acreditar la mencionada representación se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante <u>o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, y copia de identificación oficial.</u></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se propone ajustar el numeral 6.4.1.3</p> <p>Incluir la figura del apoderado legal.</p> <p>Incluir la constancia de personas que tienen registro en el RUPA.</p> <p>Lo anterior con la finalidad de considerar las modalidades de los representantes de la empresa para realizar los trámites de gestión para ante la autoridad o las unidades de verificación.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.1.3</b> <i>El Corporativo debe presentar a la Secretaría o a la Unidad de Verificación, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal o apoderado legal del Corporativo. En la solicitud se incluirá la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma. En caso de que se contrate el servicio de una Unidad de Verificación, se presentará también el Contrato de Prestación de Servicios firmado en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. 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, y copia de identificación oficial.</i></p>
<p><b>6.4.1.5</b> En caso de falta de documentos, el Corporativo tiene un plazo de 30 días naturales, a partir del día siguiente de la notificación, para subsanar las omisiones. De no solventarlas en el plazo establecido, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un registro en el cual dé por concluido el trámite y manifieste el motivo por el cual no otorgó el Dictamen correspondiente.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.1.5</b> En caso de falta de <u>documentación os técnica</u>, el Corporativo tiene un plazo de 30 días naturales, a partir del día siguiente de la notificación, para subsanar las omisiones. De no solventarlas en el plazo establecido, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un registro en el cual dé por concluido el trámite y manifieste el motivo por el cual no otorgó el Dictamen correspondiente.</p>		<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo, ya que "documentos" se refiere a toda aquella documentación que requiere el trámite y no solamente a aquella que avale el cumplimiento con las distintas normas.</p>
<p><b>6.4.1.6</b> Una vez que el solicitante subsane las omisiones, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación tienen un plazo de treinta días hábiles para revisar y resolver el trámite correspondiente.</p> <p>En caso de que la Secretaría o la Unidad de Verificación no otorguen respuesta al trámite promovido por el corporativo en un plazo de hasta 30 días hábiles, se dará por entendido que la resolución será aprobatoria y se podrá importar o comercializar el vehículo ligero nuevo que corresponda.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.4.1.6</b> Una vez que el solicitante subsane las omisiones, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación tienen un plazo de treinta días hábiles para revisar y resolver el trámite correspondiente.</p> <p>En caso de que la Secretaría o la Unidad de Verificación no otorguen respuesta al trámite promovido por el Corporativo en un plazo de hasta 30 días hábiles, se dará por entendido que la resolución será aprobatoria y se podrá comercializar el Vehículo ligero nuevo que corresponda.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Eliminar el concepto de importación.</p> <p>El objetivo de esta NOM y las definiciones establecidas para considerar los vehículos ligeros nuevos incluyen el supuesto de la comercialización de los mismos.</p> <p>En este sentido resulta innecesario el establecer la importación definitiva, ya que puede incluso haber un vehículo importado de forma definitiva, que no haya sido comercializado, en el entendido que el dictamen de cumplimiento amparará la comercialización del vehículo.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.1.6</b> <i>Una vez que el solicitante subsane las omisiones, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación tienen un plazo de treinta días hábiles para revisar y resolver el trámite correspondiente. En caso de que la Secretaría o la Unidad de Verificación no otorguen respuesta al trámite promovido por el Corporativo en un plazo de hasta 30 días hábiles, se dará por entendido que la resolución será aprobatoria y se podrá comercializar el Vehículo ligero nuevo que corresponda.</i></p>

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.1.6</b> Una vez que el solicitante subsane las omisiones, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación tienen un plazo de treinta días hábiles para revisar y resolver el trámite correspondiente.</p> <p>En caso de que la Secretaría o la Unidad de Verificación no otorguen respuesta al trámite promovido por el corporativo en un plazo de hasta 30 días hábiles, se dará por entendido que la resolución será aprobatoria y se podrá importar o comercializar el vehículo ligero nuevo que corresponda, <u>para lo cual el interesado podrá solicitar una constancia de tal circunstancia que deberá expedirse por la Secretaría o la Unidad de Verificación dentro de los dos días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La modificación propuesta atiende a lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo a fin de dar certeza a los Corporativos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que no es necesario que la unidad de verificación otorgue un documentos que indique que por el paso del tiempo se tiene que otorgar un resultado, lo cual supone una afirmativa ficta.</p>
--	---	--	--

<p><b>6.4.3.2</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o, en su caso, a la Unidad de Verificación la documentación técnica, donde se demuestre, a través de Certificados o Información proveniente del fabricante, que los dispositivos de seguridad esenciales en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones de las normas mexicanas, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de NOM.</p> <p>Tratándose de tipos de vehículos existentes que iniciaron su comercialización en nuestro país con antelación a la entrada en vigor de este Proyecto de NOM, cuando dichos vehículos incorporen algún cambio de especificación en cualquiera de sus dispositivos de seguridad esenciales y, estos últimos, se encuentren en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la especificación de cumplimiento aplicará exclusivamente al dispositivo de seguridad esencial modificado. Derivado de lo anterior, cada corporativo deberá presentar la evidencia documental que, ampare el cambio correspondiente a dicho dispositivo esencial modificado.</p> <p>Cuando existan tipos de vehículos que cumplan con los criterios indicados en la clasificación para considerarse del mismo tipo de vehículo por las características que los hacen equivalentes (numerales 6.1.3.1 y 6.1.3.2), éstos podrán demostrar el cumplimiento de las especificaciones respecto de los dispositivos de seguridad esenciales regulados por este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, con base en la evidencia documental que presente el corporativo relativa a los vehículos del mismo tipo.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p><b>6.4.3.2</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o, en su caso, a la Unidad de Verificación la documentación técnica, donde se demuestre, a través de Certificados o Información proveniente del fabricante, que los dispositivos de seguridad esenciales en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones de las normas mexicanas, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de NOM.</p> <p>Tratándose de tipos de vehículos existentes que iniciaron su comercialización en nuestro país con antelación a la entrada en vigor de este Proyecto de NOM, cuando dichos vehículos incorporen algún cambio de especificación en cualquiera de sus dispositivos de seguridad esenciales y, estos últimos, se encuentren en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la especificación de cumplimiento aplicará exclusivamente al dispositivo de seguridad esencial modificado. Derivado de lo anterior, cada corporativo deberá presentar la evidencia documental que, ampare el cambio correspondiente a dicho dispositivo esencial modificado.</p> <p>Cuando existan tipos de vehículos que cumplan con los criterios indicados en la clasificación para considerarse del mismo tipo de vehículo por las características que los hacen equivalentes (numerales 6.1.3.1 y 6.1.3.2), éstos podrán demostrar el cumplimiento de las especificaciones respecto de los dispositivos de seguridad esenciales regulados por este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, con base en la evidencia documental que presente el corporativo relativa a los vehículos del mismo tipo.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>En la primera línea del segundo párrafo del numeral 6.4.3.2 se sugiere retirar la frase subordinada "que iniciaron su comercialización en nuestro país con antelación a la entrada en vigor de este Proyecto de NOM" puesto que tanto en la definición 3.18 como en el numeral 6.1.3.b), ya ha sido establecido lo que es un tipo de vehículo existente.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma en segundo párrafo:</p> <p><b>6.4.3.2</b></p> <p>(...)</p> <p><i>Tratándose de tipos de vehículos nuevos existentes cuando dichos vehículos incorporen algún cambio de especificación en cualquiera de sus dispositivos de seguridad esenciales y, estos últimos, se encuentren en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la especificación de cumplimiento aplicará exclusivamente al dispositivo de seguridad esencial modificado. Derivado de lo anterior, cada corporativo deberá presentar la evidencia documental que, ampare el cambio correspondiente a dicho dispositivo esencial modificado y su cumplimiento con alguna de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras mencionadas para cada uno de los Dispositivos.</i></p> <p>(...)</p>
---	--	--	--

	<p><b>AMIA</b> <b>6.4.3.2</b> (..)</p> <p>Tratándose de Tipos de vehículos existentes que iniciaron su comercialización en nuestro país con antelación a la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, cuando dichos vehículos incorporen algún Cambio de especificación que afecte su desempeño, en cualquiera de sus Dispositivos de seguridad esenciales y, estos últimos, se encuentren en la Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus especificaciones de Vehículos Ligeros Nuevos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la especificación de cumplimiento aplicará exclusivamente al Dispositivo de seguridad esencial modificado. Derivado de lo anterior, cada Corporativo deberá presentar la Documentación técnica que, ampare el Cambio de especificación correspondiente a dicho Dispositivo esencial modificado <u>y su cumplimiento con alguna de las regulaciones mencionadas para cada uno de los Dispositivos.</u></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Incluir párrafo final.</p> <p>Consideramos que el texto agregado establece la obligación completa para los corporativos en relación con la incorporación de los dispositivos pero también con la condicionante que deben cumplir con alguna de las regulaciones que se incluyen en las tablas 1 o 2 del proyecto de NOM.</p>	
	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i></p> <p><i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i></p> <p><i>Además se solicita confirmar la existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"</p> <p>Tomando como base (<i>el artículo 28 del RLMN</i>), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, <u>lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera</u> sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p>

			<p>Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Esto es, en el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. En esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas, regulaciones extranjeras y regulaciones ONU establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI. De esta forma, básicamente los corporativos entregarán la documentación técnica que avala el cumplimiento con las regulaciones, la(s) unidad(es) de verificación revisará la documentación y entregará el dictamen de cumplimiento) y la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana.</p> <p>Respecto a la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento, cabe señalar que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
--	--	--	--

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.3.2</b> El Corporativo debe presentar a la Secretaría o, en su caso, a la Unidad de Verificación la <b>documentación técnica</b>, donde se demuestre, a través de Certificados o Información proveniente del fabricante, que los dispositivos de seguridad esenciales en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones de las normas mexicanas, <u>normas</u> o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de NOM.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM, en particular con el punto 6.4.3.2.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.3.2</b> <i>El Corporativo debe presentar a la Secretaría o, en su caso, a la Unidad de Verificación la documentación técnica, donde se demuestre, a través de Certificados o Información proveniente del fabricante, que los dispositivos de seguridad esenciales en los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3 de esta NOM, cumplen con las especificaciones de las normas mexicanas, normas o regulaciones internacionales o extranjeras aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, de la presente NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos. La documentación considerará, según corresponda para tipos de vehículos nuevos o para tipos de vehículos nuevos existentes, los resultados de las pruebas indicadas en el numeral 5 en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de esta NOM.</i></p> <p>(..)</p>
--	---	---	---

<p>6.4.3.3 La Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación revisarán la autenticidad de los Certificados o información proveniente del fabricante, y testificar que los dispositivos de seguridad esenciales en vehículos ligeros nuevos previstos en este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones establecidas en las normas mexicanas, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  <i>Eliminar que las especificaciones deben cumplir con regulaciones extranjeras o internacionales en todo el texto.</i>  <i>Adicionalmente se solicita se señale la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, dando cumplimiento a lo dispuesto a la LFMN, la Ley Federal de Protección al Consumidor y, en su caso, a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.</i>  <i>Además se solicita confirmar la existencia de la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  El proyecto señala en todo el documento "regulaciones extranjeras o internacionales" o "regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables"  Tomando como base (el artículo 28 del RLMM), debe indicarse que las especificaciones en el proyecto de norma deben cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas aplicables ya que existe una definición jurídica de normas o regulaciones técnicas extranjeras, en el texto del proyecto en comento se mencionan distintos tipos de instrumentos técnicos, dejando al particular en estado de incertidumbre.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b>  Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCNNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo con base en lo establecido en el tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:  <i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, <u>lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera</u> sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i>  Respecto a señalar la forma en que se demostrará el cumplimiento con las normas o regulaciones extranjeras, el mecanismo se describe en el apartado 6 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad. Esto es, en el apartado 6. Procedimiento de evaluación de la conformidad refiere la información documental mediante la cual habrá de demostrarse el cumplimiento con la norma. En esta norma no se indicarán las especificaciones, métodos de prueba, criterios de aprobación, etc., ya que las diversas normas, regulaciones extranjeras y regulaciones ONU establecen estos aspectos, de tal forma que el cumplimiento con éstas (acreditada con evidencia documental, que puede incluir, entre otros, informes de resultados de tercera parte, informes de resultados del fabricante, informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante del dispositivo o del sistema, carta del fabricante del vehículo o certificados del dispositivo o del sistema) demostrará el cumplimiento con la NOM-194-SCFI. De esta forma, básicamente los corporativos entregarán la documentación técnica que avala el cumplimiento con las regulaciones, la(s) unidad(es) de verificación revisará la documentación y entregará el dictamen de cumplimiento) y la autoridad contará con los reportes de verificación que le permitan valorar el momento en el cual las referencias normativas contenidas en la presente norma oficial mexicana.  Respecto a la infraestructura en materia de laboratorios de prueba para la evaluación de la conformidad de las especificaciones y métodos de prueba relacionados a los dispositivos de seguridad del proyecto en comento, cabe señalar que una vez que sea emitida la norma definitiva, se publicará la convocatoria correspondiente para que las unidades de verificación se acrediten y aprueben.</p>
---	---	--	--

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.3.3</b> La Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación revisarán la autenticidad de la <u>documentación técnica proporcionada por los Corporativos, a través de los Certificados</u> o información proveniente del fabricante, y testificar que los dispositivos de seguridad esenciales en vehículos ligeros nuevos previstos en este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones establecidas en las normas mexicanas, <u>normas o regulaciones</u> técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, del presente Proyecto de NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM, en particular con el punto 6.4.3.2.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.3.3</b> La Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación revisarán la autenticidad de la <u>documentación técnica proporcionada por los Corporativos, a través de los Certificados</u> o información proveniente del fabricante, y verificará que los dispositivos de seguridad esenciales en vehículos ligeros nuevos previstos en esta NOM, cumplen con las especificaciones establecidas en las normas mexicanas, <u>normas o regulaciones internacionales o extranjeras aplicables a los mismos, citadas en el capítulo 2 Referencias, de la I presente NOM, en concordancia con su Tabla 1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos.</u></p>
<p><b>6.4.4</b> En caso de que la veracidad de alguna de las evidencias no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las normas mexicanas, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, la Secretaría solicitará al Corporativo que proporcione la información correspondiente, dando un plazo máximo de 30 días naturales para ello.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.4.4</b> En caso de que la veracidad de alguna de las evidencias <u>contenidas en la documentación técnica proporcionada por los Corporativos</u> no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las normas mexicanas, normas o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, la Secretaría <u>o, en su caso, la Unidad de Verificación</u> solicitará al Corporativo que proporcione la información correspondiente, dando un plazo máximo de 30 días naturales para ello.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.4.4</b> En caso de que la veracidad de alguna de las evidencias <u>contenidas en la documentación técnica proporcionada por los Corporativos</u> no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las normas o regulaciones extranjeras o internacionales aplicables a los mismos, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación solicitará al Corporativo que proporcione la información correspondiente, dando un plazo máximo de 30 días naturales para ello.</p>

<p><b>6.5</b> Decisión de verificación</p> <p>La Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación deben tomar la decisión de la verificación:</p> <p><b>6.5.1</b> Si determina cumplimiento con el presente Proyecto de NOM, expedirá el documento intitulado Dictamen de Cumplimiento, donde haga constar que los dispositivos de seguridad esenciales de los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3 de este Proyecto de NOM, cumplen con las especificaciones de este Proyecto de NOM. En el mismo sentido, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación determinarán el cumplimiento de las pruebas indicadas en el numeral 5, en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de este Proyecto de NOM.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p><b>6.5.1</b> Si determina cumplimiento con el presente Proyecto de NOM, expedirá el documento intitulado Dictamen de Cumplimiento, donde haga constar que los dispositivos de seguridad esenciales de los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3, cumplen con las especificaciones de este Proyecto de NOM. En el mismo sentido, la Secretaría o, en su caso, la UV determinarán el cumplimiento de las pruebas indicadas en el numeral 5, en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el segundo artículo transitorio de este proyecto de <u>Norma Oficial Mexicana.</u></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Se propone editar en el cuerpo del proyecto de NOM las menciones a una Norma Oficial Mexicana, en las que la primera letra se escriba con mayúscula, como se detalla en el ejemplo del numeral 6.5.1 indicado en la columna de la izquierda.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.5.1</b> Si determina cumplimiento con la presente NOM, expedirá el documento intitulado Dictamen de Cumplimiento, donde haga constar que los dispositivos de seguridad esenciales de los vehículos ligeros nuevos, de acuerdo con la clasificación del numeral 6.1.3, cumplen con las especificaciones de esta NOM. En el mismo sentido, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación determinarán el cumplimiento de las pruebas indicadas en el numeral 5, en la Tabla 2. Pruebas de impacto frontal y lateral y sus Especificaciones aplicables a Vehículos Ligeros Nuevos, lo anterior en concordancia con el Segundo Artículo Transitorio de esta Norma Oficial Mexicana.</p>
--	--	--	--

		<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO)</p> <p>Eliminar el párrafo que indica que el gobierno NO puede pedir un ensayo de ningún modelo en cuanto a impacto frontal y lateral (página 11). Este término debe ser eliminado y permitir al gobierno que si lo requiriera, se proceda a hacer pruebas de verificación.</p>	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO)</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y aclara que no se exigirán demostrar doblemente el cumplimiento con las regulaciones de referencia, en aquellos casos donde el sistema o dispositivo se encuentre avalado por la documentación técnica correspondiente, esto es, no se exigirán dobles certificaciones.</p>
--	--	--	---

		<p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b></p> <p>Eliminar el párrafo que indica que el gobierno NO puede pedir un ensayo de ningún modelo en cuanto a impacto frontal y lateral (página 11).</p> <p>Justamente este término debe ser eliminado y permitir al gobierno que si lo requiriera se proceda a hacer pruebas de verificación. Este punto va en contra de sistemas normativos sólidos y en contra de los intereses del consumidor y del gobierno. (sic)</p>	
<p><b>6.5.2</b> Si determina incumplimiento con el presente Proyecto de NOM, Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un documento mediante el cual se de conocer al Corporativo los requisitos que no fueron conformes, por citar: Descripción del No Cumplimiento, la Norma Mexicana, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales, y demás información que permita sustentar el incumplimiento.</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>6.5.2</b> Si determina incumplimiento con el presente Proyecto de NOM, <u>la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un documento mediante el cual se dé a conocer</u> al Corporativo los requisitos que no fueron conformes, por citar: Descripción del No Cumplimiento, la Norma Mexicana, regulaciones técnicas extranjeras o internacionales, y demás información que permita sustentar el incumplimiento.</p>		<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.5.2</b> Si determina incumplimiento con la presente NOM, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un documento mediante el cual se dé a conocer al Corporativo que la documentación técnica proporcionada no fue conforme con los requisitos, por citar: Descripción del No Cumplimiento con la Norma Mexicana, normas o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales, y demás información que permita sustentar el incumplimiento.</p>

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>6.5.2 Si determina incumplimiento con el presente Proyecto de NOM, Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un documento mediante el cual se de conocer al Corporativo <u>que la documentación técnica proporcionada los requisitos que no fueron conformes con los requisitos</u>, por citar: Descripción del No Cumplimiento <u>con la Norma Mexicana, normas o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales</u>, y demás información que permita sustentar el incumplimiento.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.5.2</b> Si determina incumplimiento con la presente NOM, la Secretaría o, en su caso, la Unidad de Verificación generarán un documento mediante el cual se dé a conocer al Corporativo <u>que la documentación técnica proporcionada no fue conforme con los requisitos</u>, por citar: Descripción del No Cumplimiento con la Norma Mexicana, normas o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales, y demás información que permita sustentar el incumplimiento.</p>
--	---	---	---

<p><b>6.7</b> Información en los Dictámenes de Cumplimiento</p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento emitidos por la Secretaría o, en su caso, las Unidades de Verificación deben contener al menos la siguiente información:</p> <p>Nombre de la Unidad de Verificación, cuando aplique;</p> <p>Fecha y lugar de expedición.</p> <p>Nombre o razón social del Corporativo.</p> <p>Domicilio del Corporativo.</p> <p>Identificación del vehículo o tipos de vehículos.</p> <p>Citar el cumplimiento con el presente Proyecto de NOM.</p> <p>Firma del personal autorizado.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>6.7</b> Información en los Dictámenes de Cumplimiento</p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento emitidos por la Secretaría o, en su caso, las Unidades de Verificación deben contener al menos la siguiente información:</p> <p>Nombre y cargo del funcionario o personal responsable que emite el Dictamen, sea de la Secretaría o de la Unidad de Verificación, cuando aplique;</p> <p>Fecha y lugar de expedición.</p> <p>Nombre o razón social del Corporativo.</p> <p>Domicilio del Corporativo.</p> <p>Identificación del vehículo o tipos de vehículos.</p> <p><u>Identificación de los dispositivos esenciales de seguridad del vehículo y de las Normas Mexicanas, normas o regulaciones técnicas extranjeras o internacionales aplicables con las que cumple.</u></p> <p>Citar el cumplimiento con el presente Proyecto de NOM, <u>sustentado en la documentación técnica proporcionada por los Corporativos.</u></p> <p>Firma del personal autorizado.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Se considera necesario aclarar que el Dictamen de cumplimiento debe contener el nombre y cargo del funcionario o personal responsable de su emisión, así como el que en dicho Dictamen se identifiquen los dispositivos esenciales de seguridad y las normas o regulaciones con las que cumplen, el cual se sustentará en la documentación técnica proporcionada por los Corporativos.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>6.7</b> Información en los Dictámenes de Cumplimiento</p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento emitidos por la Secretaría o, en su caso, las Unidades de Verificación deben contener al menos la siguiente información:</p> <p>Nombre y cargo de quien emite el Dictamen, sea de la Secretaría o de la Unidad de Verificación, cuando aplique;</p> <p>Fecha y lugar de expedición.</p> <p>Nombre o razón social del Corporativo.</p> <p>Domicilio del Corporativo.</p> <p>Identificación del vehículo o tipos de vehículos.</p> <p>Listado de los dispositivos o sistemas esenciales de seguridad del vehículo y cuando corresponda, evaluaciones de desempeño, así como las normas las o regulaciones extranjeras o internacionales aplicables con las que se cumple.</p> <p>Citar el cumplimiento con la presente NOM.</p> <p>Firma del personal autorizado.</p>
---	---	---	---

<p><b>7. Vigencia del dictamen de cumplimiento</b></p> <p>Los dictámenes de cumplimiento que expidan tanto la Secretaría como las Unidades de Verificación respecto a la presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años subsecuentes mientras no cambien las condiciones o incorpore cambios en alguno de sus dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p>En caso de cambiar las condiciones, el corporativo deberá obtener un nuevo Dictamen de cumplimiento, ya sea para el tipo de vehículo nuevo o el tipo de vehículo existente, o bien, para el vehículo en particular, pudiendo emplear la información documental que utilizó de forma previa para homologar los dispositivos de seguridad esenciales, que hasta ese momento no hayan sufrido cambios o ajustes.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p><b>7. Vigencia del dictamen de cumplimiento</b></p> <p>Los dictámenes de cumplimiento que expidan tanto la Secretaría como las Unidades de Verificación respecto a la presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años subsecuentes mientras no cambien las condiciones o incorpore cambios en alguno de sus dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p>En caso de cambiar las condiciones, el corporativo deberá obtener un nuevo Dictamen de cumplimiento, ya sea para el tipo de vehículo nuevo o el tipo de vehículo existente, <del>o bien, para el vehículo en particular</del>, pudiendo emplear la información documental que utilizó de forma previa para homologar los dispositivos de seguridad esenciales, que hasta ese momento no hayan sufrido cambios o ajustes.</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>En la segunda línea del segundo párrafo se sugiere eliminar la frase " o bien, para el vehículo en particular," ya que las únicas dos definiciones que se consideran en este proyecto de norma oficial mexicana son "tipo de vehículo nuevo" o "tipo de vehículo existente" o, de manera más general, "vehículo ligero nuevo".</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>7. Vigencia del Dictamen de Cumplimiento</b></p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento que expidan tanto la Secretaría <b>o, en su caso, las Unidades de Verificación respecto de la presente Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años modelo subsecuentes mientras no incorpore Cambio de Especificación</b> en alguno de sus Dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p><b>En caso de Cambio de Especificación, se deberá obtener un nuevo Dictamen de Cumplimiento. En relación con lo anterior, el Corporativo solicitará la ampliación y actualización del dictamen de cumplimiento previo, considerando el cambio de especificación que corresponda ya sea para el tipo de vehículo nuevo, el Tipo de vehículo nuevo existente, o bien, el nuevo dispositivo de seguridad esencial de que se trate; complementando la solicitud con la documentación técnica que soporte el cambio de especificación.</b></p>
---	---	--	--

	<p><b>AMIA</b></p> <p>7. Vigencia del Dictamen de Cumplimiento</p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento que expidan tanto la Secretaría <u><b>o en su caso, las Unidades de Verificación respecto del</b></u> presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años <b>modelo</b> subsecuentes mientras <b>no incorpore Cambio de Especificación</b> en alguno de sus Dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p><b><u>En caso de Cambio de Especificación, se deberá obtener un nuevo Dictamen de Cumplimiento. En relación con lo anterior, el Corporativo solicitará la ampliación y actualización del dictamen de cumplimiento previo, considerando el cambio de especificación que corresponda ya sea para el tipo de vehículo nuevo, el Tipo de vehículo existente, o bien, el nuevo dispositivo de seguridad esencial de que se trate; complementando la solicitud con la evidencia documental que soporte el cambio de especificación.</u></b></p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>Ante la necesidad de establecer el procedimiento para ágil y transparente para el cumplimiento de vehículos que no sufran ajustes en sus dispositivos durante varios años modelos subsecuentes a aquel en que fueron dictaminados, proponemos la inclusión de los textos en rojo.</p> <p>Es importante considerar que cuando exista un cambio de especificación de alguno de los dispositivos que fueron incluidos en un dictamen de cumplimiento, se podría considerar la opción de solicitar una ampliación y actualización de dicho dictamen, con el propósito de que el trámite sea expedito al tomar en cuenta la dictaminación previa a la que se sujeto el vehículo o tipo de vehículo que corresponda.</p> <p>Todas las referencias a "Tipo de vehículo existente" deben aparecer bajo este modelo a lo largo del documento (con mayúscula en "T") para ser consistente y ya que es un término definido conforme al numeral 3.18.</p>	<p><b>AMIA; INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>7. Vigencia del Dictamen de Cumplimiento</b></p> <p>Los Dictámenes de Cumplimiento que expidan tanto la Secretaría <b>o, en su caso, las Unidades de Verificación respecto de la presente Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años modelo</b> subsecuentes mientras <b>no incorpore Cambio de Especificación</b> en alguno de sus Dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p><b>En caso de Cambio de Especificación, se deberá obtener un nuevo Dictamen de Cumplimiento. En relación con lo anterior, el Corporativo solicitará la ampliación y actualización del dictamen de cumplimiento previo, considerando el cambio de especificación que corresponda ya sea para el tipo de vehículo nuevo, el Tipo de vehículo nuevo existente, o bien, el nuevo dispositivo de seguridad esencial de que se trate; complementando la solicitud con la documentación técnica que soporte el cambio de especificación.</b></p>
--	---	---	---

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>7. Vigencia del dictamen de cumplimiento</b></p> <p>Los dictámenes de cumplimiento que expidan tanto la Secretaría como las Unidades de Verificación respecto a la presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia indefinida y permanecerá en vigor en los años subsecuentes mientras no cambien las condiciones o incorpore cambios en alguno de sus dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p>En caso de cambiar las condiciones, el corporativo deberá obtener un nuevo Dictamen de cumplimiento, ya sea para el tipo de vehículo nuevo o el tipo de vehículo existente, o bien, para el vehículo en particular, pudiendo emplear la <del>información documental</del> <u>documentación técnica</u> que utilizó de forma previa para homologar los dispositivos de seguridad esenciales, que hasta ese momento no hayan sufrido cambios o ajustes.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a razones de claridad y consistencia con otras disposiciones contenidas en el PROY-NOM.</p>	
	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p><b>7. Vigencia del dictamen de cumplimiento</b></p> <p>Los dictámenes de cumplimiento que expidan tanto la Secretaría como las Unidades de Verificación respecto a la presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, tendrán vigencia <del>indefinida y permanecerá en vigor en los años subsecuentes de dos años contados a partir de la fecha de primera comercialización del modelo de vehículo verificado o de la fecha de verificación subsecuente</del>, mientras no cambien las condiciones o incorpore cambios en alguno de sus dispositivos de seguridad esenciales del vehículo o tipos de vehículos que ampara dicho Dictamen.</p> <p>En caso de cambiar las condiciones, el corporativo deberá obtener un nuevo Dictamen de cumplimiento, ya sea para el tipo de vehículo nuevo o el tipo de vehículo existente, o bien, para el vehículo en particular, pudiendo emplear la información documental que utilizó de forma previa para homologar los dispositivos de seguridad esenciales, que hasta ese momento no hayan sufrido cambios o ajustes.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>(..) de los numerales 6 y 7 interpretamos que una vez obtenido el dictamen de cumplimiento para cada modelo, esos modelos de vehículos ya no requerirán de verificación posterior en tanto se mantengan en producción, ya que los dictámenes tienen una vigencia indefinida. Lo anterior no es congruente con las regulaciones extranjeras referidas, especialmente las FMVSS y las WP29, ya que en ambos casos los modelos de vehículos autocertificados, así como los homologados son verificados periódicamente en su cumplimiento de las regulaciones, en el primer caso por la autoridad norteamericana con cargo a su presupuesto, y en el segundo caso cada dos años por unidades de verificación con cargo al fabricante del vehículo.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que se consideró necesario establecer el procedimiento para ágil y transparente para el cumplimiento de vehículos que no sufran ajustes en sus dispositivos durante varios años modelos subsecuentes a aquel en que fueron dictaminados.</p> <p>Es importante considerar que cuando exista un cambio de especificación de alguno de los dispositivos que fueron incluidos en un dictamen de cumplimiento, se podría considerar la opción de solicitar una ampliación y actualización de dicho dictamen, con el propósito de que el trámite sea expedito al tomar en cuenta la dictaminación previa a la que se sujetó el vehículo o tipo de vehículo que corresponda.</p>

<p><b>8. Vigilancia</b></p> <p>La vigilancia del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, una vez que se publique en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, estará a cargo de la Secretaría de Economía de acuerdo con sus atribuciones legales aplicables.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>8. Vigilancia</b></p> <p>La vigilancia del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, una vez que se publique en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, estará a cargo de la Secretaría de Economía y <u>de la Procuraduría Federal del Consumidor</u> de acuerdo con sus atribuciones legales aplicables.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a que actualmente las facultades de verificación de las NOM's de la Secretaría de Economía las lleva a cabo la Procuraduría Federal del Consumidor conforme a sus atribuciones establecidas en la Ley Federal de Protección al consumidor.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el CCONNSE analizó los comentarios y decidió aceptarlos parcialmente, quedando de la siguiente manera:</p> <p><b>8. Verificación y Vigilancia</b></p> <p><i>La verificación y vigilancia se llevará a cabo por la Secretaría y por las personas acreditadas y aprobadas de conformidad con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el ámbito de sus respectivas competencias.</i></p>
--	---	--	--

<p><b>9. Bibliografía</b></p> <p>Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1o. de julio de 1992, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 14 de julio de 2014.</p> <p>Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1999, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 28 de noviembre de 2012.</p> <p>Resolución 48: Dicta Normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales. Última versión del 20 de enero de 2010.</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>9. Bibliografía</b></p> <p>Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1o. de julio de 1992, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 14 de julio de 2014.</p> <p>Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1999, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 28 de noviembre de 2012.</p> <p>Resolución 48: Dicta Normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales. Última versión del 20 de enero de 2010.</p> <p><u>Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales", publicada con su última modificación el 20 de enero de 2010</u></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a que una norma chilena no es una norma internacional, debería estar en el Capítulo 9. Bibliografía, y en esta sección que podrían citarse en su lugar las regulaciones de la ONU, aunque estrictamente no son normas internacionales,</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>9. Bibliografía</b></p> <p><i>Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1o. de julio de 1992, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 14 de julio de 2014.</i></p> <p><i>Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1999, última reforma publicada en el mismo órgano informativo el 28 de noviembre de 2012.</i></p> <p><i>Resolución 48: Dicta Normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales. Última versión del 20 de enero de 2010.</i></p> <p><i>Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales", publicada con su última modificación el 20 de enero de 2010 (La presente Norma Oficial Mexicana concuerda parcialmente con esta norma extranjera).</i></p> <p>Con este cambio, la referencia a la norma chilena se elimina del apartado de concordancia.</p>
---	--	--	---

<p><b>10. Concordancia con normas internacionales</b></p> <p>Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana concuerda parcialmente con la Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales", publicada con su última modificación el 20 de enero de 2010.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p><i>Debe eliminarse esta concordancia con la norma chilena.</i></p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Se está indicando como norma internacional, una norma Chilena.</p> <p>La LFMN señala:</p> <p>ARTÍCULO 3o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>...</p> <p>X-A. Norma o lineamiento internacional: la norma, lineamiento o documento normativo que emite un organismo internacional de normalización u otro organismo internacional relacionado con la materia, reconocido por el gobierno mexicano en los términos del derecho internacional;</p> <p>El RLFMN señala:</p> <p>ARTÍCULO 28. Para los efectos de los artículos 41 y 48 de la Ley, el contenido de las normas oficiales mexicanas, incluidas las que se expidan en caso de emergencia, se ajustará a lo siguiente:</p> <p>(...)</p> <p>IV. Deberán señalar el grado de concordancia con normas internacionales y normas mexicanas, para lo cual se mencionará si ésta es idéntica, equivalente o no equivalente.</p> <p>Para que el comité consultivo nacional de normalización o la dependencia puedan hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberán traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas.</p>	<p><b>NACIONAL DE CONDUCTORES ELÉCTRICOS, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>10. Concordancia con normas internacionales</b></p> <p><i>La presente norma oficial mexicana no concuerda con alguna norma internacional, por no existir alguna al momento de la elaboración de la presente.</i></p>
--	--	--	--

		<p><b>CNCP</b></p> <p><b>CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES</b></p> <p>5) Consideramos necesario se nos informe por parte de la Secretaría de Economía/ Dirección General de Normas, si en el apartado de concordancia con normas internacionales, los ONN y CTNN podremos hacer referencia a normas extranjeras, tal y como se establece en el proyecto de NOM omitiendo lo indicado en la LFMN y NMX-Z-013 vigente.</p>	<p><b>CNCP</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y aclara que en el apartado de concordancia con normas internacionales, no se debe hacer referencia a normas extranjeras, por lo que se procedió a incluir la norma extranjera (Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales") en el apartado Bibliografía y eliminarla del apartado de concordancia.</p>
--	--	--	--

	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>10. Concordancia con normas internacionales</b></p> <p>Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana concuerda parcialmente con la Norma chilena: <del>"Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales", publicada con su última modificación el 20 de enero de 2010 con las regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) citadas en el Capítulo 2. Referencias.</del></p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>La propuesta de modificación obedece a que una norma chilena no es una norma internacional, debería estar en el Capítulo 9. Bibliografía, y en esta sección que podrían citarse en su lugar las regulaciones de la ONU, aunque estrictamente no son normas internacionales,</p>	<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que la NMX-Z-013-1977 establece que se deben mencionar las normas internacionales con la cual o cuales concuerda la norma desarrollada y en este caso las regulaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) no son normas internacionales.</p>
--	--	--	---

<p><b>ARTÍCULOS TRANSITORIOS</b></p> <p><b>PRIMERO:</b> El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, entrará en vigor 180 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva.</p>	<p><b>DGN</b></p> <p><b>ARTÍCULOS TRANSITORIOS</b></p> <p><b>PRIMERO:</b> Con excepción de lo establecido en los artículos transitorios siguientes, la presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>		<p><b>DGN</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>ARTÍCULOS TRANSITORIOS</b></p> <p><b>PRIMERO:</b> Con excepción de lo establecido en los artículos transitorios siguientes, la presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>(..)</p>
--	---	--	--

<p><b>SEGUNDO:</b> Lo establecido en el capítulo 5 del presente y Proyecto de Norma Oficial Mexicana, entrará en vigor de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>a. Para los tipos de vehículos nuevos 3 años modelo después de la entrada en vigor de la Norma.</p> <p>b. Para los tipos de vehículos existentes 4 años modelo después de la entrada en vigor de la Norma.</p>		<p><b>Latin NCAP</b></p> <p>El período de tres años de tiempo permitido hasta que los requisitos pasen a ser obligatorios en todos los vehículos es demasiado largo teniendo en cuenta el nivel de la tecnología necesaria ya está disponible y se utiliza para las exportaciones de vehículos del país a otros mercados que ya cuentan con esos requisitos así como superiores. Teniendo en cuenta los bajos costos de las bolsas de aire y otras tecnologías de seguridad, no debe tomar más de uno o a más tardar dos años para hacer la protección de ocupantes ante choque frontal y lateral un requerimiento obligatorio.</p> <p>El Socio internacional de Latin NCAP, el Programa Global de Evaluación de Autos Nuevos, Global NCAP ha lanzado recientemente una propuesta de "hoja de ruta" legislativa para automóviles más seguros hacia 2020. Latin NCAP recomienda fuertemente que México siga las sugerencias de Global NCAP, en particular, su Primer Recomendación: que todos los Estados Miembros de la ONU adopten el siguiente plan de nivel mínimo de seguridad para automóviles con plazos de dos etapas que finaliza hacia el final de la Década de acción Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas en 2020:</p> <p><b>ETAPA 1</b></p> <p>Reglamento de las Naciones Unidas para protección de ocupantes ante Impacto Frontal (UN 94), protección de ocupantes ante de impacto lateral (UN 95), anclajes de cinturón de seguridad y cinturones de seguridad (UN 14 y UN 16 respectivamente) obligatorio desde el año 2016 para todos los nuevos modelos de automóviles producidos o importados y desde el año 2018 para todos los automóviles producidos o importados.</p> <p><b>ETAPA 2</b></p> <p>Reglamento de las Naciones Unidas para el Control Electrónico de Estabilidad (UN 13H o GTR 8), protección de peatones (UN 127 o GTR9) obligatorio desde el año 2018 para todos los nuevos de automóviles producidos o importados y desde el año 2020 para todos los automóviles producidos o importados.</p>	<p><b>Latin NCAP</b></p> <p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b></p> <p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo ya que los procesos de producción en la industria automotriz requieren de tiempo para ajustarse a lo establecido por la nueva regulación.</p>
---	--	---	---

		<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b></p> <p>La prueba de impacto frontal se hace a una velocidad máxima de 50km/h y en lo cual cobra más relevancia en las ciudades donde los usuarios nos podemos ver más involucrado. Esta prueba fue desarrollada en 1997 y 20 años después de que la industria cuenta con este conocimiento (y tomando cuenta que más del 80% de la producción de México se va a mercados de exportación, especialmente Estados Unidos) se solicite 3 años adicionales para los vehículos nuevos y 4 para los existentes.</p> <p>Se entiende que los vehículos nuevos son aquellos vehículos que todavía no son lanzados a producción y pudieran contar con tiempo suficiente para realizar los cambios de ingeniería y diseño necesarios para cumplir con esta importante prueba. En cuanto a los vehículos ya existentes 4 años es una exageración máxime que el tiempo total de desarrollo de un vehículo es de alrededor de 4-5 años los corporativos no tienen que llevar a cabo una reingeniería total del vehículos sino de unos cuantos componentes.</p>	
--	--	--	--

	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Se solicita (..) que para las regulaciones que así se decidan en el grupo que ha desarrollado el proyecto de NOM, se acuerden los plazos (no mayor a 3 años) y porcentajes para las regulaciones que en general no están ya "instaladas" en los vehículos que se comercializan en México.</p> <p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (..) que para las regulaciones que así se decidan en el grupo que ha desarrollado el proyecto de NOM, se acuerden los plazos y porcentajes para las regulaciones que en general no están ya "instaladas" en los vehículos que se comercializan en México.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>(..) la oferta actual de vehículos en México, está conformada por vehículos que cumplen con todas o casi todas las regulaciones que estamos proponiendo, así como vehículos que cumplen con sólo unas cuantas de las regulaciones. Sabemos que de la gama total de vehículos, existen unos cuantos que por su diseño el lograr cumplir con las regulaciones propuestas sería altamente costoso, ya que requerirían cambios sustanciales al haber sido desarrollados bajo parámetros regulatorios que al día de hoy son obsoletos.</p> <p>Sin embargo, hay otro grupo de vehículos que fueron diseñados para cumplir con las regulaciones propuestas, pero que por la programación de producción no se les han incluido todos los dispositivos para cumplir con la regulación, y hay un último grupo de vehículos que ya están siendo comercializados cumpliendo con prácticamente la totalidad de requerimientos de dispositivos que proponemos para este Proyecto de NOM.</p> <p>Tomando en cuenta lo anterior, proponemos seguir un esquema escalonado para la implementación o entrada en vigor de este Proyecto de NOM, bajo un camino que ya ha sido probado en la implantación de otras regulaciones en Norteamérica.</p> <p>Como ejemplo de lo anterior, está la regulación Americana FMVSS-126 "Sistemas de control de estabilidad (ESC)", aplicable a automóviles y vehículos con peso bruto vehicular de diseño máximo de 4,356 kg, la cual entró en vigor desde el año de 2007 en fases, haciendo del dispositivo ESC una realidad implementada al 100% para el 2011, como a continuación se describe:</p>	
--	---	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fase 1: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2008 al 1° de septiembre de 2009, el 55% de la producción del corporativo.</li> <li>- Fase 2: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2009 al 1° de septiembre de 2010, el 75% de la producción del corporativo.</li> <li>- Fase 3: Vehículos producidos del 1° de septiembre de 2010 al 1° de septiembre de 2011, el 95% de la producción del corporativo.</li> <li>- Fase 4: El 100% de los vehículos producidos a partir del 1° de septiembre de 2011 deben cumplir con la regulación.</li> </ul>	
--	--	---	--

	<b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b> Reducir los tiempos de implementación a 2 años máximo.	<b>EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.</b> Considerando que el costo de un airbag es inferior a 50 USD, es demasiado elevado el tiempo de adopción de estos elementos para cumplir con la norma de seguridad en este proyecto. ¿Por qué se deciden tiempos tan lentos cuando el 80% de la producción de la mayoría de modelos se equipa con estos elementos y el costo de airbags es tan bajo?	
<b>CUARTO:</b> La entrada en vigor del Presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, cancela la NOM-119-SCFI-2000, Industria Automotriz-Vehículos automotores-Cinturones de seguridad-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 03 de abril del 2000.	<b>SSA-CONAPRA</b> <i>Se solicita que se elimine el artículo cuarto transitorio del proyecto, toda vez que los vehículos que superan los 3,857 kilogramos y que consecuentemente no estarán regidos por esta Norma Oficial, quedarán descubiertos y en posibilidad de no integrar los cinturones de seguridad que actualmente utilizan.</i>	<b>SSA-CONAPRA</b> Se observa que el artículo cuarto transitorio requiere la cancelación de la NOM-119-SCFI-2000, en perjuicio de aquellos vehículos que superan los 3,857 kilogramos, esto supondría cancelar también las Normas Oficiales complementarias de la 119.	<b>SSA-CONAPRA</b> <b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b> <b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b> Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo eliminando el artículo cuarto transitorio de la regulación.

	<b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b> Se solicita (...) que se elimine el ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO, relativo a la norma oficial mexicana sobre cinturones de seguridad, o se modifique limitando la cancelación a su aplicación en vehículos de hasta 3,857 kg de peso bruto vehicular de diseño.	<b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b> (...) respecto al ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO que cancela a la NOM-119-SCFI-200, relativa a los cinturones de seguridad, opinamos que esta medida no es conveniente pues la NOM mencionada también aplica a los cinturones de seguridad utilizados en vehículos de peso bruto vehicular de diseño superior a 3,857 kg, como lo son los camiones de carga, los tractocamiones y los autobuses de transporte urbano, suburbano, turístico y de autotransporte de pasajeros, por lo que solicitamos se elimine el transitorio o se modifique limitando la	
--	---	---	--

		cancelación a su aplicación en vehículos de hasta 3,857 kg de peso bruto vehicular de diseño.	
	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MEXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</p> <p>Que se elimine el ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO, o se modifique limitando la cancelación a su aplicación en vehículos de hasta 3,857 kg de peso bruto vehicular de diseño.</p>		
		<p><b>INA</b></p> <p>Con fecha 9 de febrero de 2015 se recibió la propuesta de inclusión de un artículo quinto transitorio proyecto de NOM. Sin embargo, con fecha 17 de febrero se solicitó omitir propuesta.</p>	<p><b>INA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE tomó nota del comentario y omitió considerar la propuesta del 9 de febrero de 2015.</p>

	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MEXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</p> <p>Reducir los tiempos de implementación a 2 años máximo de bolsas de aire.</p>	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</p> <p>Considerando el bajo costo de un airbag, el tiempo de adopción de estos elementos para cumplir con la norma de seguridad en este proyecto es demasiado elevado.</p>	<p>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo debido a que no fue incluido el dispositivo (bolsas de aire), ello porque los tratados comerciales de nuestro país implican la venta de vehículos diseñados para diferentes regiones por lo que el volumen y diversidad del mercado mexicano, no permite exigir cosas únicas para México.</p> <p>Es indispensable hacer notar que las pruebas de impacto frontal y lateral de alguna forma atienden el riesgo que se pretende cubrir con las bolsas de aire.</p>
--	---	--	---

	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>Se solicita (..) que se adicione un numeral relativo a información al consumidor, que considere lo siguiente en su redacción: "180 días posteriores a la publicación de la NOM definitiva, los corporativos publicarán el nivel de cumplimiento de la NOM, indicando los aspectos de la misma que cumplen y los que no cumplen, por modelo de vehículo para aquellos vehículos en producción, de tal forma que pueda el consumidor comparar el cumplimiento regulatorio en materia de seguridad de los vehículos que se comercializan. Conforme los vehículos vayan incorporando dispositivos de seguridad la publicación de cumplimiento será actualizada hasta que el corporativo pueda declarar que el vehículo cumple la NOM y para ello cuente con el respaldo del documento de cumplimiento emitido por la Unidad de Verificación o por la Secretaría".</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>(..) a la entrada en vigor de este proyecto de NOM, todos los vehículos que en ese momento son comercializados en México cumplirán en mayor o menor medida con los dispositivos que se contemplan, pero de conformidad con lo indicado en el numeral 6.4.3.2, sólo hasta que se modifique o se incluya un nuevo dispositivo, es que la armadora tendrá la obligación de presentar ante la Unidad de Verificación o ante la Secretaría de Economía la información necesaria para la evaluación del vehículo.</p> <p>Esto es muy importante, ya que de procederse conforme a lo regulado se propiciará que transcurran años antes de que empiece a verificarse el cumplimiento de las regulaciones establecidas en este proyecto de NOM.</p>	<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.; MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO.</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I, 64 de la LFMN; y 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió no aceptarlo en razón de que es responsabilidad de las autoridades competentes garantizar el cumplimiento de la norma.</p>
	<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEMA.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>Se solicita (..) que se adicione un numeral relativo a información al consumidor, que considere lo siguiente en su redacción: "180 días posteriores a la publicación de la NOM definitiva, los corporativos publicarán el nivel de cumplimiento de la NOM, indicando los aspectos de la misma que cumplen y los que no cumplen, por modelo de vehículo para aquellos vehículos en producción, de tal forma que pueda el consumidor comparar el cumplimiento regulatorio en materia de seguridad de los vehículos que se comercializan. Conforme los vehículos vayan incorporando dispositivos de seguridad la publicación de cumplimiento será actualizada".</p>		

		<p>Además, el proyecto de NOM no establece la obligación de información hacia el consumidor, por lo que éste no tendrá la posibilidad de conocer sobre el cumplimiento de las obligaciones regulatorias hasta que aparezcan en el mercado vehículos totalmente nuevos que por su fecha de entrada a comercialización, les sea obligatorio el cumplimiento de la NOM.</p>	
--	--	--	--

	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Se pide que se incluyan en la NOM disposiciones por las que, a partir de 180 días naturales inmediatos a la publicación de la NOM en el Diario Oficial de la Federación y establecer la obligación para los fabricantes, distribuidores, agentes y otros que comercialicen estos vehículos, se informe detalladamente a la opinión pública sobre cada uno de los dispositivos de seguridad así como las pruebas de impacto y las certificaciones internacionales que deberán incluirse en los vehículos nuevos. Estas disposiciones deberán indicar también que dicha información deberá presentarse en las fichas técnicas de los vehículos, en la información publicitaria que sobre estos se haga en medios masivos de comunicación, así como en los documentos informativos que estén a disposición del público así como la certificación internacional que estos ostentan.</p>	<p><b>SSA-CONAPRA</b></p> <p>Se observa que no hay disposición alguna en cuanto a información del producto en este caso el vehículo- para el consumidor. Ciertamente deben superar un proceso de verificación establecido por esta Norma pero más allá no reciben ningún requerimiento de comunicar esta verificación ni la forma en que se cumple con esta Norma Oficial a la población, que constituye el mercado de estos vehículos.</p>	
<p>APÉNDICE INFORMATIVO A CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN COMO CAMIONETA LIGERA</p> <p>Una camioneta ligera es:</p> <p>Un vehículo diseñado para realizar al menos una de las siguientes funciones:</p> <p>Transportar más de 10 personas</p> <p>Proveer espacio para vivienda temporal</p> <p>Transportar bienes sobre una plataforma abierta</p> <p>Proveer, al vender al primer comprador al menudeo, mayor volumen para carga que para pasajeros, tales como en una van de carga; si un vehículo es vendido con una segunda fila de asientos, su volumen para carga está determinado con ese asiento instalado aun cuando el fabricante haya descrito ese asiento como opcional, o</p> <p>Permitir el uso extendido del vehículo para propósitos de carga u otros propósitos que no sean carga de pasajeros, conforme a lo siguiente:</p> <p>(i) Para camionetas ligeras fabricadas a partir del año-modelo 2008 y posteriores, y equipadas con al menos 3 filas de asientos designados como equipo estándar; permitir un mayor uso del automóvil para el transporte de carga o para otros fines que no sean la carga de</p>	<p><b>SCT/MT</b></p> <p>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN COMO CAMIONETA LIGERA</p> <p>Una camioneta ligera es:</p> <p>a) Un vehículo diseñado para realizar al menos una de las siguientes funciones:</p> <p>1) Transportar más de 10 personas</p> <p>2) Proveer espacio para vivienda temporal</p> <p>3) Transportar bienes sobre una plataforma abierta</p> <p>4) Proveer, al vender al primer comprador al menudeo, mayor volumen para carga que para pasajeros, tales como en una van de carga; si un vehículo es vendido con una segunda fila de asientos, su volumen para carga está determinado con ese asiento instalado aun cuando el fabricante haya descrito ese asiento como opcional, o</p> <p>5) Permitir el uso extendido del vehículo para propósitos de carga u otros propósitos que no sean carga de pasajeros, conforme a lo siguiente:</p> <p>(i) Para camionetas ligeras fabricadas a partir del año-modelo 2008 y posteriores, y equipadas con al menos 3 filas de asientos designados como equipo estándar; permitir un mayor uso del <del>automóvil</del> vehículo para el transporte de carga o para otros fines que no sean la carga de pasajeros a través de la remoción o estiba de los asientos plegables o de giro a fin de crear una superficie de carga plana y nivelada que se extiende desde el punto más delantero de la instalación de los asientos a la parte trasera del interior del automóvil,</p> <p>o</p> <p>Un vehículo con capacidad de operación fuera de carretera determinado porque:</p> <p>Tiene doble tracción (4x4) o</p> <p>2) Tiene un peso bruto vehicular mayor a 6,000 libras (2,721.55 kg), y</p>		<p><b>SCT/MT</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo parcialmente, ya que se modificó de forma significativa este anexo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN COMO CAMIONETA LIGERA</b></p> <p>Las siguientes categorías de vehículos, se consideran camionetas ligeras, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular de 3 857 kilogramos:</p> <p>Camión</p> <p>Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.</p> <p>Categoría M2</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan más de ocho plazas además del asiento del conductor.</p> <p>Categoría N</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías.</p> <p>Categoría N1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas.</p>

<p>os a través de la remoción o estiba de los asientos plegables o de giro a fin de crear una superficie de carga plana y nivelada que se extiende desde el punto más delantero de la instalación de los asientos a la parte trasera del interior del automóvil, o</p> <p>Un vehículo con capacidad de operación fuera de carretera determinado porque:</p> <p>Tiene doble tracción (4x4) o</p> <p>Tiene un peso bruto vehicular mayor a 6,000 libras (2,721.55 kg), y</p> <p>Tiene al menos cuatro de las siguientes características calculadas cuando el vehículo está a peso vehicular, en una superficie nivelada, con las llantas frontales paralelas a la línea central longitudinal del vehículo y las llantas infladas a la presión recomendada por el fabricante:</p> <p>Ángulo de aproximación de no menos de 28 grados</p> <p>Ángulo ventral de no menos de 14 grados</p> <p>Ángulo de salida de no menos de 20 grados</p> <p>Claro del punto más bajo del vehículo al piso, excluyendo el peso no suspendido, de no menos de 20 centímetros</p> <p>Claro de ejes delantero y trasero de no menos de 18 centímetros cada uno.</p> <p>En estas especificaciones también se tomarán en cuenta las siguientes categorías de vehículos, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular:</p> <p>Camión</p> <p>Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.</p> <p>Categoría M</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros.</p> <p>Categoría M1</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas, peso bruto vehicular de hasta 3 500 kg*.</p>	<p>Tiene al menos cuatro de las siguientes características calculadas cuando el vehículo está a peso vehicular, en una superficie nivelada, con las llantas frontales paralelas a la línea central longitudinal del vehículo y las llantas infladas a la presión recomendada por el fabricante:</p> <p>Ángulo de aproximación de no menos de 28 grados</p> <p>Ángulo ventral de no menos de 14 grados</p> <p>Ángulo de salida de no menos de 20 grados</p> <p>Claro del punto más bajo del vehículo al piso, excluyendo el peso no suspendido, de no menos de 20 centímetros</p> <p>Claro de ejes delantero y trasero de no menos de 18 centímetros cada uno.</p> <p>En estas especificaciones estos criterios de clasificación también se tomarán en cuenta las siguientes categorías de vehículos, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular:</p> <p>Camión</p> <p>Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.</p> <p>Categoría M</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros.</p> <p>Categoría M1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan no más de ocho plazas además del asiento del conductor.</p> <p>Categoría N</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías.</p> <p>Categoría N1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas, peso bruto vehicular de hasta 3 500 kg*.</p>		<p>e) <i>Categoría N2</i></p> <p><i>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa mayor de 3.5 toneladas y de hasta 3.857 toneladas.</i></p>
<p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan no más de ocho plazas además del asiento del conductor.</p> <p>Categoría N</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías.</p>	<p><b>AMIA</b></p> <p>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN COMO CAMIONETA LIGERA</p> <p>Una camioneta ligera es:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un vehículo diseñado para realizar al menos una de las siguientes funciones:</li> <li>Transportar más de 10 personas</li> <li>Proveer espacio para vivienda temporal</li> <li>Transportar bienes sobre una plataforma abierta</li> <li>Proveer, al vender al primer comprador al menudeo, mayor volumen para carga que para pasajeros, tales como en una van de carga; si un vehículo es vendido con una segunda fila de asientos, su volumen para carga está determinado con ese asiento instalado aun cuando el fabricante haya descrito ese asiento como opcional, o</li> <li>Permitir el uso extendido del vehículo para propósitos de carga u otros propósitos que no sean carga de pasajeros, conforme a lo siguiente:</li> </ul> <p>Para camionetas ligeras fabricadas a partir del año modelo 2008 y posteriores, y equipadas con al menos 3 filas de asientos designados como equipo estándar, permitir un mayor uso del</p>		<p><b>AMIA</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y decidió aceptarlo, quedando de la siguiente forma:</p> <p><b>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN COMO CAMIONETA LIGERA</b></p> <p>Las siguientes categorías de vehículos, se consideran camionetas ligeras, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular de 3 857 kilogramos:</p> <p>Camión</p> <p>Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.</p>

<p>Categoría N1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 t.</p>	<p>Automóvil para el transporte de carga o para otros fines que no sean la carga de pasajeros a través de la remoción o estiba de los asientos plegables o de giro a fin de crear una superficie de carga plana y nivelada que se extiende desde el punto más delantero de la instalación de los asientos a la parte trasera del interior del automóvil;</p> <p>e</p> <p>Un vehículo con capacidad de operación fuera de carretera determinado porque:</p> <p>Tiene doble tracción (4x4) o</p> <p>Tiene un peso bruto vehicular mayor a 6,000 libras (2,721.55 kg); y</p> <p>Tiene al menos cuatro de las siguientes características calculadas cuando el vehículo está a peso vehicular, en una superficie nivelada, con las llantas frontales paralelas a la línea central longitudinal del vehículo y las llantas infladas a la presión recomendada por el fabricante:</p> <p>Ángulo de aproximación de no menos de 28 grados</p> <p>Ángulo ventral de no menos de 14 grados</p> <p>Ángulo de salida de no menos de 20 grados</p> <p>Claro del punto más bajo del vehículo al piso, excluyendo el peso no suspendido, de no menos de 20 centímetros</p> <p>Claro de ejes delantero y trasero de no menos de 18 centímetros cada uno.</p> <p>En estas especificaciones también se tomarán en cuenta las siguientes categorías de vehículos, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular:</p> <p>Las siguientes categorías de vehículos, se consideran camionetas ligeras, siempre que, cumplan con el límite del peso bruto vehicular de 3 857 kilogramos:</p> <p>Camión</p> <p>Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.</p> <p>Categoría M</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros.</p> <p>Categoría M1-M2</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan no más de ocho plazas además del asiento del conductor.</p> <p>Categoría N</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías.</p> <p>Categoría N1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas.</p> <p>e) Categoría N2</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa mayor de 3.5 toneladas y de hasta 3.857 toneladas.</p>		<p>Categoría M2</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan más de ocho plazas además del asiento del conductor.</p> <p>Categoría N</p> <p>Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías.</p> <p>Categoría N1</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas.</p> <p>e) Categoría N2</p> <p>Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa mayor de 3.5 toneladas y de hasta 3.857 toneladas.</p>
--	---	--	---

Comentarios Generales (no vinculados a algún numeral del PROY-NOM-195-SCFI-2014)

<p><b>Francisco Javier Espinola Pozos</b></p> <p>Me parece que la citada norma puede aumentar el numero de muertes por accidente vehicular. (sic).</p> <p>La norma solo es aplicable para vehiculos autos y camionetas pero estos vehiculos han venido disminuyendo el numero de accidentes que han tenido.</p> <p>Disminuyendo asi el numero de muertes. (sic).</p> <p>Como se ve no son los vehiculos los que han producido el accidente si no mas bien el conductor. (sic).</p> <p>La norma aca no agrega nada nuevo que pudiera eliminar o disminuir los accidentes. (sic).</p> <p>La norma esta enfocada en agregar dispositivos pasivos para una vez ocurrido el accidente "disminuir el riesgo de muerte o heridas" y lo pongo entre comillas porque para pasar las pruebas pues los fabricantes agregaran bolsas de aire para pasar facilmente el impacto frontal y el lateral. (sic).</p> <p>Las bolsas de aire son hechas principalmente para impactos de mediana y alta velocidad. Pero a baja velocidad son riesgosas y producen mas heridas que si no estuvieran. (sic).</p> <p>Las bolsas de aire no necesariamente disminuyen las fatalidades segun muestra el siguiente estudio <a href="https://www.amstat.org/newsroom/pdfs/WhoWantsAirbags.pdf">https://www.amstat.org/newsroom/pdfs/WhoWantsAirbags.pdf</a></p> <p>Las bolsas de aire son hechas principalmente para impactos de mediana y alta velocidad. Pero a baja velocidad son riesgosas y producen mas heridas que si no estuvieran. (sic).</p> <p>Los impactos a baja velocidad son mucho mas numerosos que los de alta por lo que con este punto estaremos incrementando el numero de muertes por simple estadística. (sic).</p> <p>Los dummies que usan las pruebas de impacto de la norma son hombres atleticos, jovenes y no representan a la poblacion mexicana en su mayor parte obesa y cuyas arterias en la cabeza no facilmente podran resistir el impacto de una bolsa. Tampoco los ninos ni los ancianos. Las mujeres por su estatura tendran que arrimarse mucho al volante. Esto no lo contemplo la norma porque se quiere estandarizar con normas extranjeras donde los dummies fueron hechos para una poblacion mas alta. (sic).</p> <p>Las normas fueron hechas asumiendo que el carro en el impacto frontal es del mismo tamaño que el vehiculo con el que va a chocar. Esto es falso la mayor parte de los impactos donde hay muertes ocurren cuando un vehiculo grande impacta a un compacto. (sic).</p> <p>La otra cuestion es que agregar estos dispositivos encarecen los carros. En el futuro cercano esperamos crisis economica y la gente no va a comprar carros encarecidos artificialmente con una dudosa norma. Van a comprar motocicletas. (sic).</p> <p>Las motocicletas tienen fuertes ventajas sobre los carros</p> <p>No existe el trafico para ellas porque viajan entre carriles (sic).</p> <p>No pagan tenencia (la mayoría de ellas ni a placa llegan) (sic).</p> <p>No son caras</p> <p>No gastan gasolina.</p> <p>Son mas baratas que el transporte publico. (sic).</p> <p>No pagan impuestos por ser mototaxis.</p> <p>Viajan hasta 4 en una moto (cualquiera lo puede ver en las calles)</p> <p>La grafica (..) muestra que quien activamente esta incrementando la muerte en las carreteras y ciudades son las motos. (sic).</p> <p>Como se ve en la grafica seguramente para esta epoca habremos sobrepasado las 1000 defunciones por moto y su norma solo hara que la gente empiece a comprar mas motos incrementando el numero de muertes (sic).</p>	<p><b>Francisco Javier Espinola Pozos</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN y artículo 33, tercer párrafo de su reglamento, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), analizó el comentario y responde lo siguiente:</p> <p>La finalidad de la norma propuesta es garantizar condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos que se comercialicen en nuestro país, así, el objetivo que plantea la regulación es establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos, siendo que la observancia de la norma es obligatoria para los corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kilogramos, de conformidad con la clasificación determinada para dichos vehículos. Lo anterior se realiza en apego a lo establecido en el artículo 40 fracción I de la LFMN.</p>
---	--

<p><b>SCT/IMT</b></p> <p>(..) se reconoce y celebra la materialización de la iniciativa en la creación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2014 "Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos - Especificaciones de Seguridad".</p> <p>Dado que es obligación del Estado Mexicano establecer las regulaciones, normas o lineamientos que garanticen tanto la integridad como la seguridad de sus habitantes y su entorno en general, es menester celebrar nuevamente que se haya tomado la decisión de, finalmente, promover el proyecto de norma oficial mexicana referente al tema de la seguridad en los autos ligeros nuevos.</p> <p><b>Latin NCAP</b></p> <p>Latin NCAP da la bienvenida a los esfuerzos de México para desarrollar una nueva regulación nacional para vehículos más seguros incluyendo protección de ocupantes ante impacto frontal y lateral de los vehículos de pasajeros. La legislación para promover la seguridad de los vehículos es actualmente un objetivo importante de la Década de Acción Para la Seguridad Vial de la ONU y sigue pasos similares en otros mercados de la región como Argentina y Brasil.</p> <p>Habiendo examinado el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2014 Latin NCAP tiene algunas preocupaciones y también ha identificado áreas de mejora potencial, tales como:</p> <p>La forma en la que es administrada la nueva regulación de modo de garantizar el cumplimiento con los nuevos niveles de requerimientos de protección de ocupantes ante impactos frontal y lateral es una cuestión clave. Creemos que las medidas propuestas no son lo suficientemente robustas ni verificables de manera independiente. Esos requerimientos serían más eficaces si México se convirtiese en una "parte contratante" del Acuerdo de 1958 y del acuerdo de 1998 del Grupo de Trabajo de las Naciones Unidas 29 (WP29).</p>	<p><b>SCT/IMT</b></p> <p><b>Latin NCAP</b></p> <p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C.; MÉXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEM.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b></p> <p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p><b>LUIS TORRES G.</b></p> <p><b>VICENTE TOMÁS RODRÍGUEZ G.</b></p> <p><b>ALDO NOYOLA MARTINEZ</b></p> <p><b>OGRUSTO OGROS</b></p> <p><b>LUIS TORRES GOMEZ</b></p> <p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y responde lo siguiente:</p> <p>La finalidad de la norma propuesta es garantizar condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos que se comercialicen en nuestro país, así, el objetivo que plantea la regulación es establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así</p>
<p><b>ENTORNO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.</b></p> <p>En primer término, queremos manifestar nuestra absoluta aprobación a que la Secretaría de Economía haya desarrollado el presente Proyecto de Norma, en alineación con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, particularmente al objetivo de promover el uso de vehículos más seguros, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 6 de junio de 2011, al tenor de los objetivos marcados por el Plan Mundial del Decenio para la Seguridad Vial 2011 2020, de la Organización de Naciones Unidas ("ONU"), y auspiciado por la Organización Mundial de la Salud ("OMS").</p> <p>Al día de hoy, nuestro país se encuentra entre los 10 primeros lugares de producción de automóviles en el mundo y es uno de los 5 mayores exportadores de este tipo de vehículos, por lo que las empresas armadoras en nuestro país son reconocidas a nivel internacional como proveedoras de vehículos que cumplen con los más altos estándares de calidad y de seguridad.</p>	<p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y responde lo siguiente:</p> <p>La finalidad de la norma propuesta es garantizar condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos que se comercialicen en nuestro país, así, el objetivo que plantea la regulación es establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así</p>
<p><b>MOVILIDAD Y DESARROLLO MEXICO, A.C.; MEXICO PREVIENE A.C.; REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.; FUNDACIÓN TIEMPO PARA VIVIR, A. C.; FAMILIAS UNIDAS PENSANDO POR LA VIDA A.C.; FUNDACIÓN DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL, A.C.; CLICK, POR AMOR ABRÓCHALOS; AGUAS CON EL ALCOHOL, A.C.; CHEM.LINK FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES POR ALCOHOL; MUÉVETE POR TU CIUDAD, A.C.; ASOCIACIÓN DE FAMILIARES DE ATROPELLADOS, A.C.; COMUNIDAD DE APOYO DE CRISTAL Y DE ROCA; MAYO AMARILLO</b></p> <p>En primer término, queremos manifestar nuestra absoluta aprobación a que la Secretaría de Economía haya desarrollado el presente Proyecto de Norma, en alineación con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, particularmente al objetivo de promover el uso de vehículos más seguros, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 6 de junio de 2011, al tenor de los objetivos marcados por el Plan Mundial del Decenio para la Seguridad Vial 2011 2020, de la Organización de Naciones Unidas ("ONU"), y auspiciado por la Organización Mundial de la Salud ("OMS").</p> <p>Al día de hoy, nuestro país se encuentra entre los 10 primeros lugares de producción de automóviles en el mundo y es uno de los 5 mayores exportadores de este tipo de vehículos, por lo que las empresas armadoras en nuestro país son reconocidas a nivel internacional como proveedoras de vehículos que cumplen con los más altos estándares de calidad y de seguridad.</p>	<p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN, el CCONNSE, analizó el comentario y responde lo siguiente:</p> <p>La finalidad de la norma propuesta es garantizar condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos que se comercialicen en nuestro país, así, el objetivo que plantea la regulación es establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así</p>

<p><b>JUAN JOSÉ LEÓN</b></p> <p>En México, se estima que entre 10 y 24 mil personas mueren por accidentes cada año y que entre 20 y 40 mil discapacitados permanentes son a causa del mismo problema. (Fuente: Organización Panamericana de la Salud).</p> <p>La Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en 2009 y la propuesta fue adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas, de la cual México forma parte de esta iniciativa y en el 2010 instrumentó la Iniciativa Mexicana de a Seguridad Vial (IMESEVI), la cual busca reducir el número de lesiones, discapacidades y muertes causadas por los accidentes de tránsito. (Fuente: Organización Panamericana de la Salud).</p> <p>El problema de los accidentes viales le cuesta a México alrededor de 1.3% del PIB (se consideran los daños materiales a vehículos e infraestructura, los costos de atención médica y la pérdida de producción causada por lesiones o muerte prematura de las víctimas, principalmente). Un accidente vial que incluya fatalidades cuesta entre 114,000 y 215,000 dólares. (Fuente: Secretaría de Salud, Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud).</p>	<p>como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos, siendo que la observancia de la norma es obligatoria para los corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kilogramos, de conformidad con la clasificación determinada para dichos vehículos. Lo anterior se realiza en apego a lo establecido en el artículo 40 fracción I de la LFMN.</p>
<p><b>INDEX METROPOLITANA</b></p> <p>El Proyecto de NOM permite a los fabricantes o importadores de vehículos y, por ende, a los fabricantes de dispositivos de seguridad esenciales contemplados en el mismo, cumplir con cualquiera de las normas o regulaciones contempladas en el Capítulo 2 (Referencias) y en las Tablas 1 y 2 contenidas en los Capítulos 4 y 5 respectivamente.</p>	
<p><b>LUIS TORRES G.</b></p> <p>Se deben establecer los requerimientos mínimos de seguridad para los vehículos automotores indicando la cantidad, ubicación y tipo de dispositivo, ejemplo requerimiento mínimo: 2 bolsas de aire frontales. Consultar con peritos en materia vial que están familiarizados con las causas y consecuencias de los accidentes para establecer los criterios que pudieran salvar o reducir las fatalidades en los accidentes o las lesiones.</p>	

<p><b>Vicente Tomás Rodríguez G.</b></p> <p>Ojala sea un buen momento para que empiecen a homologar las situaciones que pasan a nivel mundial en estándares de seguridad, con esto me refiero a que se de cabida a pensar en la seguridad del cliente final. Es importante tomar en cuenta que en otros países se salvaguarda la integridad de los ocupantes de los vehículos, y hasta me atrevo a pensar que sería un gran acierto para esta administración el dar paso a un proyecto que realmente demandamos muchos mexicanos por ser algo prioritario. Al menos sería conveniente que crearan una instancia que regule los estándares mínimos de seguridad automovilística en México como lo es la LATIN NCAP. (sic).</p>	
<p><b>ALDO NOYOLA MARTINEZ</b></p> <p>Buen día, Me parece un gran avance comenzar a legislar en materia de seguridad en el área automotriz, es un buen momento de ser claros y específicos en los equipamientos mínimos de seguridad que debe contener los vehículos que son comercializados en la república mexicana siempre en favor del consumidor, buscado salvaguardar la vida de los usuarios.</p> <p>Los equipamientos mínimos deberían ser bolsas de aire frontales de piloto y copiloto, así como frenos con sistema ABS, pudiendo ser más extensos conforme aumente el segmento/costo del vehículo. con respecto a una nota periodística donde se menciona comentarios de la SE, donde mencionan que las armadoras pudieran no recibir bien esta nueva legislación (<a href="http://www.alvolante.info/nacionales/economia-justifica-por-que-no-a-mejoras-en-normas-de-seguridad/">http://www.alvolante.info/nacionales/economia-justifica-por-que-no-a-mejoras-en-normas-de-seguridad/</a>), no veo razón alguna para no contar con estos aditamentos mínimos de seguridad, ya que las mismas versiones se exportan y con mejores controles de seguridad, no veo donde pierden las armadoras. si lo único que se pide es que sean los mismos equipamientos de seguridad para México que para los autos exportados. Esperando que estos comentarios de un ciudadano normal, sean tomados en cuenta y que se veale por los intereses del consumidor. Gracias (sic).</p>	
<p><b>OGRUSTO OGRÓS</b></p> <p>Hola. Buenas tardes. En mi opinión es importante hacer las cosas bien desde el principio, y me refiero, si se va a reglamentar la seguridad en los vehículos sea con ítems básicos, es decir, bolsas de aire, control de estabilidad y lo que este conlleva, ABS, EBD, ASR, o incluso en un sentido más exigente el HAC y DAC. En vez de dar espejitos como techo solar y de más vanidades inútiles.</p>	
<p><b>LUIS TORRES GOMEZ</b></p> <p>Se deben establecer los requerimientos mínimos de seguridad para los vehículos automotores indicando la cantidad, ubicación y tipo de dispositivo. ejemplo requerimiento mínimo: 2 bolsas de aire frontales. Consultar con peritos en materia vial que están familiarizados con las causas y consecuencias de los accidentes para establecer los criterios que pudieran salvar o reducir las fatalidades en los accidentes o las lesiones.</p>	
<p><b>EL PODER DEL CONSUMIDOR</b></p> <p>Desde la sociedad civil celebramos la creación de una norma de dispositivos de seguridad en los autos nuevos. Felicitamos en particular la inclusión de las pruebas de colisión frontal y lateral. No obstante externamos nuestra más profunda preocupación ante la facilidad de condiciones propuestas para poder cumplir con la norma, pues en el marco regulatorio que se discute actualmente no se garantiza un mínimo de seguridad vehicular equiparable a los mejores estándares a nivel internacional.</p> <p>Si bien existe un interés comercial en la regulación de la seguridad vehicular, el enfoque primordial debe estar encaminado a la protección de los derechos de los consumidores y Usuarios, quienes serán los principales beneficiados o afectados de la regulación.</p> <p>(...)</p>	

<p>Este proyecto de norma permite que circulen en el mercado vehículos cuyos estándares de seguridad son extremadamente bajos, con lo cual se viola una de las garantías que el gobierno está obligado a cumplir: velar por la seguridad de su población. Ponemos como ejemplo el caso del Nissan Tsuru, cuya lamentable seguridad ha sido sobradamente demostrada por el programa de evaluación de vehículos nuevos en América Latina, Latin NCAP. El Nissan Tsuru ostenta una seguridad que ha sido rebasada desde hace más de 20 años.</p> <p>(...)</p> <p>En cuanto a la seguridad primaria o "activa" no cuenta con frenos ABS y por ende tampoco con sistema ESC o de control de estabilidad. Lo que aumenta grandemente las situaciones de riesgo en que este vehículo puede incurrir.</p> <p>Es impensable que un auto de tales características en cuestión de seguridad pudiera cumplir con las normas a que están sujetos los autos que se comercializan desde hace décadas en Canadá, EEUU, Europa, Japón o Australia y, recientemente, en Ecuador (muy a pesar de Nissan México), Brasil y Argentina.</p> <p>(...)</p> <p>El hecho de que a la industria se le permita comercializar en nuestro país autos con un nivel tan pobre en cuestiones de seguridad, como el Tsuru, es contrario a los principios rectores de la Ley Federal de Protección al Consumidor. Es muy desafortunado que en este primer proyecto de norma sobre dispositivos de seguridad, en vez de que se abone al fortalecimiento de la seguridad en los vehículos, se legitime la deficiente seguridad con que algunas marcas equipan ciertos autos, so pretexto de que la alta demanda de dicho producto es razón suficiente para justificar su comercialización.</p> <p>(...)</p> <p>Hacemos hincapié en el caso del Tsuru porque sabemos que es el único vehículo que no está en posibilidades de cumplir con una norma más estricta. El resto de vehículos nuevos gozan de un diseño estructural cuya seguridad puede mejorarse significativamente con la inclusión de los dispositivos de seguridad necesarios.</p> <p>Así, para dar un cabal cumplimiento con los mandatos constitucionales y cumplir con los estándares de calidad que otros países proveen a sus ciudadanos, solicitamos, primero, que se excluyan las regulaciones de Corea, Brasil, Japón como posibilidad para cumplir con la Norma. Además de dicha anulación solicitamos incluir en la norma los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adoptar normas ONU y GTRs (desarrolladas por el foro WP29 de la Organización de las Naciones Unidas).</li> </ul>	
<p><b>ANCE:CNCP</b>  <b>SISTEMA DE NORMALIZACIÓN MEXICANO</b></p> <p>Consideramos que el hecho de que se incorporen en normas oficiales mexicanas, instrumentos técnicos bajo el argumento de ser normas o regulaciones técnicas, aun siendo traducidas, desincentiva la elaboración de normas mexicanas por parte de los organismos nacionales de normalización (ONN) y en su caso por los Comités Técnicos de Normalización Nacional (CTNN), ya que se está sentado el precedente de adoptar documentos técnicos de otros países u organizaciones que posiblemente no reflejen la realidad de México.</p> <p>En ese sentido, solicitamos se nos informe las medidas que adoptará la Secretaría de Economía para fomentar la elaboración de normas mexicanas por parte de los ONN y CTNN.</p>	<p><b>ANCE:CNCP</b></p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción I y 64 de la LFMN y artículo 33, tercer párrafo de su reglamento, el CCONNSE, analizó el comentario y responde lo siguiente:</p> <p>El tercer párrafo de la fracción IV del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual específicamente menciona:</p> <p><i>"El comité consultivo nacional de normalización, o la dependencia, tratándose de casos de emergencia, al elaborar o modificar la norma oficial mexicana conforme al procedimiento establecido en los artículos 46, 47, 48, 64 y demás aplicables de la Ley y este Reglamento, podrán resolver que se prescinda de la traducción a que se refiere el párrafo anterior en aquellos casos en que la norma, lineamiento o regulación técnica, internacional o extranjera sea reconocida como práctica internacional por las industrias, sectores o subsectores que por su naturaleza o nivel de especialización pueden entenderlas en su idioma original."</i></p> <p>Por las características de la regulación propuesta, se decidió mantener las referencias a las distintas regulaciones (FMVSS, CONTRAN, etc.), ya que los sujetos regulados forman parte de una industria global que para el caso de México atiende el mercado interno con aproximadamente el 50% de vehículos importados, cuyo país o región de origen es distinto a Estados Unidos (FMVSS) o Europa (ECE o WP29).</p>

México, D.F., a 27 de enero de 2016.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Alberto Ulises Esteban Marina**.- Rúbrica.