

## SECRETARIA DE ECONOMIA

### **RESPUESTA a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-236-SE-2020, Vehículos automotores-Condiciones fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg, publicado el 12 de enero de 2021.**

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

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-236-SE-2020, VEHÍCULOS AUTOMOTORES-CONDICIONES FISICOMECAÑICAS DE LOS VEHÍCULOS CON PESO BRUTO VEHICULAR QUE NO EXCEDA 3,857 KG, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 12 DE ENERO DE 2021.

ALFONSO GUATI ROJO SÁNCHEZ, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), con fundamento en los artículos 34 fracciones II, XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3 fracción XI, 39 fracciones V y XII, 40 fracción I, 41, 47 fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; Tercero y Cuarto Transitorios del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se aboga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 36 fracciones I, II, IV, IX y X del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publica la Respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-236-SE-2020, Vehículos automotores-Condiciones fisicomecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de enero de 2021.

Las siguientes Empresas e Instituciones presentaron comentarios durante el periodo de consulta pública:

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA)
- Cámara Nacional de la Industria de Transformación. (CANACINTRA)
- Vehicle Emissions Control. (VEC)

1	2	3	4	5	6	7						
Nombre	Capítulo No./ Inciso No./ Anexo (ej. 3.1)	Tipo de comentario	TEXTO ORIGINAL	COMENTARIOS O JUSTIFICACIÓN PARA EL CAMBIO	CAMBIO PROPUESTO	RESOLUCIÓN GT						
AMDA	Prefacio	Ed	<p>Con el objeto de dar cumplimiento a los artículos 6, 7, fracciones I, IV y V, 8, fracciones I y II, y 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, relativos a la mejora regulatoria y reducción de costos para los particulares, y a fin de dar cumplimiento al requerimiento de simplificación regulatoria establecido en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, la Secretaría de Economía presenta la derogación de las acciones regulatorias siguientes:</p> <p>Métodos de prueba derogados de la NOM-152-SCFI-2003</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Acciones regulatorias</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 80%;">Gravedad específica.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Relación</td> <td style="text-align: center;">susinita/retinita, succinico/retinol</td> </tr> </table>	<b>Acciones regulatorias</b>		Gravedad específica.		Relación	susinita/retinita, succinico/retinol	Finalmente, se citan dos comentarios editoriales a corregir en el documento final:	-Se solicita la eliminación del párrafo inmediato anterior al apartado denominado "Índice del Contenido" por considerarlo un contenido completamente ajeno al Proyecto de NOM, insertado de manera accidental previo a la publicación.	De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió rechazarlo, toda vez que el párrafo corresponde al procedimiento de mejora regulatoria necesario para la emisión de la referida Norma Oficial Mexicana, contemplado en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria.
<b>Acciones regulatorias</b>												
Gravedad específica.												
Relación	susinita/retinita, succinico/retinol											

AMDA	Prefacio	Ed	<p>Con objeto de elaborar el presente proyecto, se constituyó un Grupo de Trabajo con la participación voluntaria de los siguientes actores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores.</li> </ul>	Finalmente, se citan dos comentarios editoriales a corregir en el documento final:	-Se solicita indicar el nombre correcto correspondiente a la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.	<p>De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió aceptarlo, se realizan los ajustes necesarios.</p> <p>Asimismo, con la finalidad de otorgar certeza a los sujetos obligados del texto definitivo aprobado por el CCONNSE y mostrar los cambios que se verán reflejados en el texto de la NOM definitiva se aclara que el texto se ajusta para quedar como sigue:</p> <p>Prefacio</p> <p>....</p> <p>Con objeto de elaborar la presente Norma, se constituyó un Grupo de Trabajo con la participación voluntaria de los siguientes actores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.</li> </ul> <p>...</p>															
VEC	1.2, primer párrafo	Te	El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana es aplicable, a los vehículos con un peso bruto vehicular de diseño que no exceda los 3,857 kg para circular bajo condiciones de seguridad en el territorio nacional de acuerdo con los criterios que se establecen en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	Mi representada al contar con años de experiencia en la inspección física-mecánica y ambiental, en la revisión de vehículos automotores usados que se importan al territorio nacional conforme a las disposiciones aduaneras y de las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, nos hemos percatado que en el proyecto solamente se aplica a los vehículos automotores de gasolina y no a los que funcionan con automotores de diésel; por lo anterior, se recomienda a este Comité la ACLARACIÓN dentro del proyecto de normativa el hecho de que se considere expresamente también a los vehículos automotores de diésel.		<p>De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió rechazarlo, toda vez que los vehículos a diésel entran en el campo de aplicación de la regulación e incluir una referencia expresa a este combustible obligaría a incluir la de otros combustibles.</p>															
CANACINTRA	7.1, tabla 2	Te	<p>Tabla 2-Inspección del piso</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Elemento</th> <th rowspan="2">Método</th> <th rowspan="2">Causas de rechazo</th> <th colspan="3">Clasificación</th> </tr> <tr> <th>DL</th> <th>DG</th> <th>DMG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación			DL	DG	DMG							Observamos que para la gran mayoría de los métodos de inspección y evaluación se hace referencia a los establecidos en la NOMX-D-228-SCFI-2015, la cual al revisarla detalla los procesos a seguir	Tomando en cuenta lo anterior es que atentamente solicitamos que la tabla 2 – inspección del piso del inciso 7.1 – Acondicionamiento exterior (carrocería y chasis) de este proyecto de NOM sea eliminada.	De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del
Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación																		
			DL	DG	DMG																

			<table border="1"> <tr> <td>Piso</td> <td>Inspección visual sobre fosa.</td> <td>Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Con estabilidad insuficiente.</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table>	Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X				Con estabilidad insuficiente.			X	<p>y establece un proceso claro para determinar la gravedad de los defectos, en caso de encontrarlos en los vehículos, lo cual brinda certeza al propietario del vehículo.</p> <p>Notamos que se incluye dentro del apartado 7.1 Acondicionamiento exterior (carrocería y chasis) la Tabla 2 relativa a la inspección del piso, requerimiento que no está incluido en la referida NMX-D-228-SCFI-2015. Revisando la bibliografía encontramos que un requerimiento de inspección similar lo requiere el documento identificado como Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Diario Oficial de la Unión Europea, DO L 218 de 29,04,2014, dentro de la tabla del anexo 1 identificado con el inciso 6.2.4. Haciendo un análisis de este documento bibliográfico, el mismo establece los requerimientos de inspección técnica vehicular para todo tipo de vehículos que circulan en las vías terrestres de los países</p>	<p>Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió aceptarlo, se realizan los ajustes necesarios, eliminando la "Tabla 2-Inspección del piso" del texto de la Norma Oficial Mexicana de trato.</p>
Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X													
		Con estabilidad insuficiente.			X												
				<p>pertenecientes a la Unión Europea, desde las motocicletas hasta los pesados vehículos de carga y transporte de pasajeros, a diferencia del presente proyecto de NOM que solo aplica a vehículos con peso bruto vehicular de diseño de hasta 3,857 kg. Revisando los requisitos que se establecen dentro de la sección 6.2 cabina y carrocería del documento bibliográfico, encontramos que la mayoría de los requerimientos aplican a vehículos que están contruidos a partir de un chasis independiente a la cabina y/o carrocería, por lo que se puede presentar el caso de los defectos mencionados en 6.2.4; estos vehículos son generalmente dedicados al transporte de carga como camiones y remolques o al transporte de pasajeros, como lo son los llamados autobuses convencionales. En este tipo de vehículos el piso de la zona de carga o el de la zona de los pasajeros, en el caso de los autobuses, va sujeto al chasis, por lo que su sujeción se</p>													

				<p>puede aflojar o puede estar con una falta tal de sujetadores que su permanencia sobre el chasis está comprometida y pudiera caerse en cualquier momento. La gran mayoría de estos vehículos tienen un peso bruto vehicular de diseño superior a los 3,857 kg.</p>																																								
AMDA	7.1, tabla 2	Te	<p>Tabla 2-Inspección del piso</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Elemento</th> <th rowspan="2">Método</th> <th rowspan="2">Causas de rechazo</th> <th colspan="3">Clasificación</th> </tr> <tr> <th>DL</th> <th>DG</th> <th>DMG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Piso</td> <td rowspan="2">Inspección visual sobre fosa.</td> <td>Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Con estabilidad insuficiente.</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table>	Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación			DL	DG	DMG	Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X		Con estabilidad insuficiente.			X	<p>7.1 Acondicionamiento exterior (Carrocería y chasis)</p> <p>Tabla 2-Inspección del piso</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Elemento</th> <th rowspan="2">Método</th> <th rowspan="2">Causas de rechazo</th> <th colspan="3">Clasificación</th> </tr> <tr> <th>DL</th> <th>DG</th> <th>DMG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Piso</td> <td rowspan="2">Inspección visual sobre fosa.</td> <td>Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Con estabilidad insuficiente.</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table> <p>Una de las grandes cualidades de la presente norma, es la utilización de elementos de medición objetivos, medibles y/o cuantificables, que otorguen al propietario del vehículo, certidumbre en la evaluación de las condiciones fisicomecánicas de éste, pudiéndole brindar además, orientación para la corrección de los desperfectos que presente durante su evaluación. En el punto a evaluar citado, la causa de rechazo no proporciona la certidumbre mencionada; además de que plantea una calificación de "Daño Grave / Daño Muy Grave" que puede llevar incluso a la inhabilitación de la circulación del vehículo.</p> <p>Por otra parte, en materia de la referencia regulatoria comparada, citada en la bibliografía: "Unión Europea, Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Diario Oficial de la Unión Europea, DO L 218 de 29,04,2014", dentro de su Anexo, en el contenido del Punto 3, inciso 6.2.4., la referencia similar a la Tabla 2 del Proyecto en comento,</p>	Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación			DL	DG	DMG	Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X		Con estabilidad insuficiente.			X	<p>Eliminar la tabla y consecuentemente el requerimiento.</p>	<p>De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió aceptarlo, se realizan los ajustes necesarios, eliminando la "Tabla 2-Inspección del piso" del texto de la Norma Oficial Mexicana de trato</p>
Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación																																									
			DL	DG	DMG																																							
Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X																																								
		Con estabilidad insuficiente.			X																																							
Elemento	Método	Causas de rechazo	Clasificación																																									
			DL	DG	DMG																																							
Piso	Inspección visual sobre fosa.	Piso flojo, corroído, con elementos punzocortantes.		X																																								
		Con estabilidad insuficiente.			X																																							

				se refiere a vehículos fabricados a partir de un chasis, pudiéndose tratar particularmente de vehículos destinados a carga y/o pasaje, generalmente con un peso mayor a 3,857 kg., mismos que no son objeto del Proyecto de NOM consultado.		
VEC	8	Te	<p>8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad</p> <p>El Gobierno Federal, por conducto de sus dependencias en función del ámbito de competencia, así como los gobiernos locales podrán establecer programas de inspección vehicular o cualquier otro elemento jurídico para la evaluación de la conformidad del presente proyecto de NOM, definiendo en ellos las características de operación de los mismos.</p> <p>Para la inspección de las condiciones fisicomecánicas establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana, el Gobierno Federal o los gobiernos locales, en los programas de inspección vehicular podrán determinar a los organismos responsables de la</p>	<p>En nuestro segundo comentario, a raíz de los frecuentes accidentes automovilísticos que se han presentado en las carreteras de todo el territorio nacional, por ejemplo: la Autopista MEX-TOL., donde los tractocamiones de carga, frecuentemente, su sistema de frenos falla y, por ende, ha provocado colisiones múltiples y muertes, se hace necesario mejorar la normatividad al respecto. Por tal motivo, la medida más responsable para prevenir estos accidentes sería la de contar con mejores bitácoras de mantenimiento a cargo de los tenedores de vehículos que garanticen el seguimiento estricto de procedimientos preventivos que se apeguen a la Norma Oficial Mexicana</p>		<p>De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió rechazarlo, toda vez que las reglas para la operación de los programas de inspecciones fisicomecánicas corresponden a las autoridades locales, por lo que estas definirán los formatos en los que se entregue y procese la información,</p>
			<p>operación de los programas el ámbito de su competencia.</p> <p>Los organismos autorizados para la evaluación de la conformidad del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana podrán ser acreditados por una Entidad de Acreditación en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p> <p>La evaluación del estado de las condiciones fisicomecánicas a los vehículos automotores en circulación señalados en los numerales 6 y 7 deberá ser realizada de acuerdo con los criterios administrativos que establezcan las autoridades competentes, apegándose a la materia técnica descrita en el presente proyecto de NOM.</p> <p>Se considera que un vehículo automotor cumple con el presente proyecto de</p>	<p>correspondiente, a efecto de dar mas seguridad a los transportistas y conductores y lo mas importante que esas bitácoras tengan un procedimiento de rastreo electrónico o cadena de seguridad para evitar la posibilidad de ser alteradas, clonadas, falsificadas o evitar el no repudio del emisor de la inspección.</p> <p>También sugerimos que en esa inspección, se genere alguna evidencia verificables por las autoridades o entidades autorizadas, como lo es el archivo electrónico que generan los equipos certificados en la materia ambiental (DAD/Data Acquisition Device) , toda vez que se puede correr el riesgo que la NOM sea burlada por los responsables de la gestión de la inspección de los vehículos por las malas prácticas de</p>		<p>así como las entidades que pueden tener acceso a los datos.</p>

		<p>Norma Oficial Mexicana cuando no se presentan defectos o sólo se encuentran defectos leves y cumple con las disposiciones técnicas establecidas en este proyecto de NOM y de acuerdo con los requisitos administrativos establecidos por las autoridades competentes.</p> <p>El cumplimiento de esta norma puede ser concurrente con el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de emisiones contaminantes.</p> <p>Cuando se dé cumplimiento a la verificación de las condiciones fisicomecánicas de acuerdo con las disposiciones que establezca cada autoridad en el ámbito de su competencia, se debe entregar al propietario, el legal poseedor o el conductor del vehículo automotor constancia y reporte de resultado de la evaluación.</p>	<p>soborno y corrupción a los que podrían estar expuestos los inspectores, de ahí la necesidad de que la evidencia de la inspección físico- mecánica que en la mayoría de las veces es una inspección ocular, en nuestra consideración muy probablemente subjetiva, sea capturada en una dispositivo que genere un archivo electrónico encriptado que sea enviado a una unidad central para su eventual cotejo, al existir alguna irregularidad. Sino existe la posibilidad de detectar la emisión de acreditaciones de la NOM, falsas, clonadas o alteradas, esta sería letra muerta o bien abonaremos a que sea una normatividad susceptible de ser cumplida bajo malas prácticas de corrupción y soborno, de ahí que insistamos que se genere un procedimiento electrónico de envío de</p>	
		<p>Los organismos autorizados para realizar el procedimiento de evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana deberán generar y mantener un expediente digital a disposición de las autoridades competentes donde establezca el historial del vehículo consistente en su identificación y los resultados de cuando menos sus últimas dos verificaciones, estableciendo las fechas en que se realizaron. Todo esto, apegándose al marco jurídico sobre protección de datos personales.</p> <p>Las autoridades responsables podrán operar por sí o a través de personas acreditadas y aprobadas en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los programas de inspección vehicular para la evaluación del presente proyecto de NOM que den servicio al propietario, el legal poseedor o el conductor del vehículo automotor.</p> <p>Los organismos autorizados para realizar el procedimiento de evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana deben</p>	<p>la inspección físico- mecánica practicada a una entidad centralizada, como lo puede ser la EMA o la AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) o AMDA (Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores).</p>	

			<p>contar con los equipos necesarios.</p> <p>En el caso de equipos de prueba que tengan una capacidad en función al peso del vehículo, como en el caso de los frenómetros, que pueden tener capacidad inferior a 3,857 kg, los organismos autorizados estarán limitados a verificar sólo vehículos con hasta el peso bruto vehicular de diseño que permitan sus equipos de prueba.</p>			
VEC	9	Te	<p>9. Vigilancia</p> <p>La vigilancia del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea emitida como Norma Definitiva corresponderá a las autoridades federales y locales con base en sus respectivas atribuciones.</p> <p>Las autoridades que implementen la inspección técnica, determinarán con base en sus facultades, el seguimiento e identificación de los vehículos con defectos, así como las sanciones y las restricciones a la circulación procedentes en caso de incumplimiento a las disposiciones del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>En nuestro tercer comentario, nos hemos percatado de que en el inciso 9 titulado de "VIGILANCIA", se hace mención únicamente a las autoridades federales y locales, cuando nuestro sistema de metrología y normalización descansa en la generación de unidades de verificación y acreditación (UVA's) y a nuestra consideración, creemos que es importante profundizar mucho más en el tema de la vigilancia de las inspecciones mediante UVA's, tomando en consideración las políticas presupuestarias de austeridad que pudiesen limitar la generación de burocracia especializada en la vigilancia de la norma, de ahí que se proponga la inclusión del sector privado, dando la posibilidad de acreditarse a micro, pequeñas y medianas empresas (MYPES) que estén relacionadas a la mecánica automotriz, misma que ya se encuentra operando hoy en día en todo el territorio nacional.</p> <p>Esta acreditación a personas física o morales MIPYMES, deberá privilegiar el contar con conocimiento y experiencia, así como el contar con la herramienta y material de trabajo, infraestructura necesario para el buen desarrollo de sus actividades de inspección, ya que como se advierte el proyecto de NOM se basa en la inspección visual, por lo que el contar con equipos como los DAD/OBD II, podrán dar mayor certidumbre a las inspecciones; solo por dar algunos</p>		<p>De conformidad con los diversos artículos Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III, y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) analizó el comentario y decidió rechazarlo, toda vez que la vigilancia es un acto que corresponde a las autoridades, por otra parte en el capítulo de Evaluación de la Conformidad se consideran a Organismos para la Evaluación de la Conformidad en términos de la Ley como pueden ser las Unidades de Inspección.</p>

				cuantos ejemplos estos equipos de inspección ambiental y mecánica, detectan el estado que guarda las transmisiones, la asistencia en la dirección (HYUNDAI), los servofrenos (VOLKSWAGEN) y la suspensión de aire (FORD).		
--	--	--	--	---	--	--

3.- Tipo de comentario:            ge = general            te = técnico            ed = editorial

**NOTA**            Columnas 1, 2, 4, 5 son obligatorias

Ciudad de México, a 23 de marzo de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, Lic. **Alfonso Guati Rojo Sánchez**.- Rúbrica.