



Subsecretaría de Regulación Ambiental
Dirección de Política y Regulación Ambiental
Dirección de Normalización y Mejora Regulatoria

Oficio No. SRA.600/DPRA/DNMR/439/2025
Ciudad de México, a 30 de octubre de 2025.

Mtra. Lilian Pérez Ornelas
Directora General de Normas y Secretariado Ejecutivo de
la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad
Presente



Por instrucciones de la Mtra. Ileana Villalobos Estrada, Subsecretaria de Regulación Ambiental y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT) y con fundamento en los artículos 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 6, fracciones X y XI; 7, fracciones I y IV; 8, fracción XVI; 9, fracciones III y VI; 10, fracción XIV; 11, fracción XIII y 18 de las Reglas de Operación del COMARNAT, por medio del presente se **notifica a ese Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad el resultado de la revisión sistemática de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos, en los términos siguientes:**

1. Con oficio número DGIELGCA/615/621/2025, de 06 de octubre de 2025, suscrito por el Ing. Sergio Zirath Hernández Villaseñor, Director General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire, se indicó sustancialmente lo siguiente:

*"Al respecto y en atención a ello, conforme al artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad me permito informar que se llevó a cabo la RS de la **NOM-042-SEMARNAT-2003**, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 2005.*

En ese sentido, le envío el informe que describe la RS de la NOM antes citada con el resultado de su MODIFICACIÓN y sus respectivos anexos, a efecto de que, por medio de la Dirección a su digno cargo, se notifique del mismo tanto al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de





Infraestructura de la Calidad así como al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales dentro del plazo que corresponda; asimismo se solicite la publicación en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad.”

2. Que el Informe de la Revisión Sistemática de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, fue elaborado conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, a saber:

“Artículo 32. ...

El informe que contenga la revisión sistemática deberá ser elaborado por la Autoridad Normalizadora correspondiente, quien podrá auxiliarse del Comité Consultivo Nacional de Normalización respectivo, así como contener al menos los siguientes elementos, acompañados de la justificación correspondiente:

- I.** *Diagnóstico que podrá incluir un análisis y evaluación de medidas alternativas, en caso de haberlas;*
- II.** *Impacto o beneficios de la Norma Oficial Mexicana;*
- III.** *Datos cualitativos y cuantitativos, y*
- IV.** *Confirmación o, en su caso, la propuesta de modificación o cancelación.”*

3. En el Informe de Revisión Sistemática de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, mismo que se adjunta para pronta referencia, se indica sustancialmente lo siguiente:

I. INTRODUCCIÓN

[...]

El presente informe, elaborado por las Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire (DGIELGCA), presenta los resultados de la RS correspondiente a 2025. La NOM ha sido revisada en tres ocasiones anteriores 2010, 2015 y 2020.

II. CONSULTA REALIZADA

[...]

Con el objeto de realizar la RS de la NOM-042-SEMARNAT-2003, se realizó un proceso de consulta a diversas instituciones relacionadas con esta regulación, solicitando su opinión respecto a que la NOM sea confirmada, modificada o cancelada, y de ser el caso, brindar el soporte técnico documental que respalde dicha opinión...

De las 16 instituciones consultadas, seis respondieron y 10 no se pronunciaron...

[...]

III. DIAGNÓSTICO

Los contaminantes objeto a regular en la NOM que nos ocupa son monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx), partículas y emisiones de hidrocarburos evaporativos (HCev), equivalentes a compuestos orgánicos volátiles (COV).





...
Por lo anterior, es de importancia la necesidad de ajustar los LMP de emisión de contaminantes, acorde a las condiciones energéticas, económicas y ambientales del país, ya que el número de vehículos en circulación es considerablemente mayor, a partir de la publicación de la NOM-042-SEMARNAT-2003 en 2005, los registros del 2006 cuentan con un total de ventas de 1,139,796 y en 2024 un total de ventas de 1,497,726 vehículos nuevos lo cual corresponde con un aumento del 9.83% respecto a 2006, lo que implica un aumento de emisiones.

La regulación nacional está rezagada 15 años con relación a Europa y a los Estados Unidos.

[...]

En ese sentido es necesario modificar la NOM, a fin de establecer estándares de emisiones más estrictos que sean funcionales y operen correctamente, conforme a la calidad de los combustibles que se comercializan en el territorio nacional, lo cual permite aplicar límites equivalentes a TIER 2, bin 5 y Euro 5 (aunque se sabe que ya se comercializan en México unidades que cumplen con EURO 6 y Tier 3). Por otro lado, las emisiones evaporativas deben hacerse más estrictas, al nivel de lo regulado en los EE.UU., con el fin de contribuir a reducir la concentración de los gases y partículas arriba citados, y traigan beneficios consecuentes en la salud de la población.

[...]

IV. ALTERNATIVAS DE REGULACIÓN

[...]

La vigencia de la NOM es necesaria para seguir exigiendo LMP de emisión conforme a un estándar que regule la fabricación o importación de vehículos, de lo contrario las unidades a comercializarse en país podrían no estar equipadas con tecnologías de control de emisiones.

[...]

Modificar la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera y en su caso promover una iniciativa de Ley de Calidad del Aire

La modificación de una Ley o su reglamento queda fuera de las atribuciones de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ya que corresponde al poder legislativo y promulgación, sin embargo estos instrumentos resultan limitados ya que establecen atribuciones y obligaciones de manera general sobre el tema, mientras que una norma oficial mexicana, establece características técnicas, especificaciones, procedimiento de evaluación de la conformidad a los sujetos obligados, lo que proporciona certeza jurídica en su aplicación y cumplimiento.

[...]

Actualizar la NOM-042-SEMARNAT-2003

Las NOM no son instrumentos estáticos, sino estos son dinámicos que requieren adaptarse o impulsar la renovación tecnológica, la evolución de los dispositivos, como convertidores





catalíticos, sistemas de diagnóstico a bordo (SDB), entre otros sistemas de control de emisiones; así como la mejora en la calidad de los combustibles, mismos que motivan a justificar las normas para responder a estas actualizaciones, para disminuir las emisiones a la atmósfera y cumplir con el derecho humano al medio ambiente sano, establecido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

[...]

V. IMPACTO O BENEFICIOS DE LA NORMA

Si bien, la NOM-042-SEMARNAT-2003 vigente contribuye con beneficios ambientales y en salud pública, estos pueden incrementarse con la actualización de la NOM y el establecimiento de LMP de emisión más estrictos.

[...]

VI. DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

Como ya se mencionó en la parte de diagnóstico, el número de ventas de vehículos nuevos se ha incrementado considerablemente, a partir de la publicación de la NOM-042-SEMARNAT-2003, en 2005, los registros de 2006 cuentan con un total de ventas de 1,139,736 y en 2024 un total en ventas de 1,497,726 vehículos nuevos, lo cual corresponde con un aumento del 9.83% respecto a 2006, lo que implica un aumento de emisiones.

[...]

VII. CONCLUSIÓN

PROPUESTA DEL GRUPO DE TRABAJO PARA LA REVISIÓN QUINQUENAL DE LA NOM-042-SEMARNAT-2003.

*Con base en el artículo 41 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, fracciones I y II y con la opinión mayoritaria del grupo de trabajo para la revisión quinquenal, **se propone su modificación.***

En tanto la NOM-042-SEMARNAT-2003 no se modifique, seguirá vigente en todos sus términos."

4. Que conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, el resultado de la revisión sistemática de la norma oficial mexicana debe ser notificado al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del período quinquenal correspondiente, situación que se atiende en tiempo y forma considerando que la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 07 de septiembre de 2005, misma que puede ser descargada en el siguiente enlace electrónico: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2091196&fecha=07/09/2005#gsc.tab=0.
5. Que conforme a lo dispuesto en el artículo 11, fracción XIII, de las Reglas de Operación del COMARNAT, corresponde a los integrantes del COMARNAT aprobar las revisiones sistemáticas de las normas oficiales mexicanas competencia del citado Comité; en tanto que dicha consulta y aprobación puede realizarse por medios electrónicos, conforme a lo





dispuesto en el artículo 6, fracción X de las Reglas de Operación del COMARNAT, en los términos siguientes:

Artículo 6.- *Corresponde a la Presidencia:*

I. (...)

(...)

X. *Someter a la aprobación del COMARNAT, el resultado de las revisiones sistemáticas de las NOM que corresponda, durante la celebración de sesiones ordinarias o extraordinarias, o bien, a través de consulta por medios electrónicos, y*

(...).

Artículo 11.- *El COMARNAT tendrá las siguientes funciones:*

I. (...)

(...)

XIII. *Aprobar el resultado de las revisiones sistemáticas de las NOM que corresponda,*

y

(...)." **Énfasis añadido.**

6. Que durante la celebración de la Tercera Sesión Ordinaria del COMARNAT, celebrada el 23 de octubre de 2025, se sometió a consideración del Pleno el resultado de la revisión sistemática de la NOM-042-SEMARNAT.2003, obteniéndose como resultado la unanimidad a favor de la **modificación** de ésta.
7. Que para tal efecto, conforme a lo previsto en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, ha sido remitido a los correos electrónicos secretariadoejecutivo.cnic@economia.gob.mx y controlgestiondgn@economia.gob.mx la versión electrónica de los documentos descritos en el presente oficio.

Por lo expuesto, habiéndose cumplido en tiempo y forma lo dispuesto en los artículos 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 6, fracciones X y XI; 7, fracciones I y IV; 8, fracción XVI, 9 fracciones III y VI; 11, fracción XIII y 18 de las Reglas de Operación del COMARNAT, se notifica al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad que como resultado de la revisión sistemática se **MODIFICA** la Norma Oficial Mexicana **NOM-042-SEMARNAT-2003**, *Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos*, lo que se hace de su conocimiento para los efectos legales a que haya lugar.



Finalmente, en cumplimiento a lo establecido en el tercer párrafo del artículo 32 de la Ley de Infraestructura, atentamente se solicita el apoyo de la Dirección General de Normas a su cargo para gestionar la publicación correspondiente en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad.

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

Atentamente
La Directora y Vicepresidenta del COMARNAT

Mtra. Larissa Bautista Calderón

Aprobó	Larissa Bautista Calderón	
Elaboró	Nancy Lira Colín	

- C.c.e.p. Mtra. Ileana Augusta Villalobos Estrada**, Subsecretaria de Regulación Ambiental y Presidenta de COMARNAT.- Para su conocimiento.
- Ing. Sergio Zirath Hernández Villaseñor**, Director General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire.- Mismo fin
- Ing. Bernardo Lesser Hiriart**, Director de Normatividad Industrial.- Mismo fin.
- Mtra. Nancy B. Lira Colín**, Directora de Política y Mejora Regulatoria y Secretaria Técnica del COMARNAT.- Mismo fin.



Subsecretaría de Regulación Ambiental
Dirección General de Industria, Energías Limpias y
Gestión de la Calidad del Aire

Oficio No. DGIELGCA / 615 / **621** / 2025
Ciudad de México a

06 OCT 2025

MTRA. LARISSA BAUTISTA CALDERÓN
DIRECTORA DE POLÍTICA Y REGULACIÓN AMBIENTAL Y
VICEPRESIDENTA DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE
NORMALIZACIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
PRESENTE.

Me refiero al Oficio número SRA.600/DPRA/DPMR/006/2025, de fecha 06 de enero de 2025, a través del cual la Dirección de Política y Regulación Ambiental informó sobre las Normas Oficiales Mexicanas sujetas a revisión sistemática (RS) en el año 2025, a cargo de esta Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire.

Al respecto y en atención a ello, conforme al artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, me permito informar que se llevó a cabo la RS de la **NOM-042-SEMARNAT-2003**, *Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos.*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 2005.

En ese sentido, le envío el Informe que describe la RS de la NOM antes citada con el **resultado de su MODIFICACIÓN** y sus respectivos anexos, a efecto de que, por medio de la Dirección a su digno cargo, se notifique del mismo, tanto al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, así como al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales dentro del plazo que corresponda; asimismo, se solicite su publicación en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad.

Sin más por el momento, agradezco las atenciones que sirva dar al presente.

1 / 2





**Subsecretaría de Regulación Ambiental
Dirección General de Industria, Energías Limpias y
Gestión de la Calidad del Aire**

Oficio No. DGIELGCA / 615 / **621** / 2025

Aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL**

ING. SERGIO ZIRATH HERNÁNDEZ VILLASEÑOR

Por un uso responsable del papel, las copias de conocimiento de este asunto son remitidas vía electrónica.

C c p. Mtra. Ileana Villalobos Estrada, Subsecretaria de Regulación Ambiental en la SEMARNAT, Para su conocimiento. Presente.
Mtra. Nancy Lira Colín, Directora de Política y Mejora Regulatoria, Para su conocimiento. Presente.
Ing. Bernardo Lesser Hiriart, Director de Normatividad Industrial, Para su conocimiento. Presente.
Archivo DGIELGCA.



Informe de Resultado Revisión Sistemática

NORMA OFICIAL MEXICANA

NOM-042-SEMARNAT-2003,

Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos.

Octubre 2025

1 / 21





[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

[Large block of very faint, illegible text]





ÍNDICE

I.INTRODUCCIÓN.....	4
II. CONSULTA REALIZADA	5
III. DIAGNÓSTICO.....	8
IV. ALTERNATIVAS DE REGULACIÓN.....	12
V. IMPACTO O BENEFICIOS DE LA NORMA.....	15
VI. DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS.....	15
VII. CONCLUSIÓN.....	20
VIII. REFERENCIAS.....	20

ANEXO 1 CORREO DE SOLICITUD DE OPINIÓN

ANEXO 2 OPINIONES RECIBIDAS





I. INTRODUCCIÓN

Con fundamento en las disposiciones generales establecidas en el artículo 110 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (**LGEEPA**) en materia de protección al ambiente, que establece como criterios para la protección de la atmósfera el que la calidad del aire sea satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país, y que las emisiones contaminantes, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico y en el artículo 111, fracción III que confiere atribuciones a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (**SEMARNAT**) para expedir normas oficiales mexicanas (**NOM**) que establezcan por contaminante y por fuente de contaminación, los niveles máximos permisibles de emisiones a la atmósfera provenientes de fuentes fijas y móviles.

Con base en dicho fundamento, la Norma Oficial Mexicana (**NOM**) NOM-042-SEMARNAT-2003, misma que establece los límites máximos permisibles (**LMP**) de emisión de hidrocarburos totales o no metano (**HCNM**), monóxido de carbono (**CO**), óxidos de nitrógeno (**NOx**) y partículas (**Part**), así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos (**HCev**) provenientes de vehículos ligeros nuevos, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (**DOF**) el 7 de septiembre de 2005.

La presente NOM aplica a los vehículos nuevos fabricados e importados en México para su comercialización en el territorio nacional.

Con relación a la Revisión Sistemática (**RS**), conforme a lo establecido en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (**LIC**), que establece que las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el DOF o de aquella de su última modificación, a través de un proceso de revisión sistemática que se ajuste a lo previsto en el Reglamento de esta Ley, debiendo notificar el informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del período quinquenal correspondiente así como en concordancia con los artículos 39, 40 y 41 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, cabe señalar que la RS de 2020 fue en el sentido de modificar la NOM, conforme a lo siguiente:





1. *Actualizar los límites máximos permisibles (LMP) de emisiones evaporativas para hacerlos equivalentes a los estándares más recientes.*
2. *Actualizar los LMP de emisiones para hacerlos equivalentes a los estándares de emisión más recientes (USEPA o EURO, respectivamente), para vehículos a gasolina.*
3. *Actualizar los LMP de emisiones para hacerlos equivalentes a estándares de emisión más recientes (USEPA o EURO, respectivamente) para vehículos ligeros a diésel.*
4. *Actualizar las especificaciones del OBD para hacerlos equivalentes a estándares internacionales para vehículos ligeros (a gasolina o diésel).*
5. *Actualizar las especificaciones de durabilidad de las emisiones.*
6. *Actualizar conceptos, definiciones y requisitos para la certificación de vehículos ligeros nuevos.*

El presente informe, elaborado por la Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire (DGIELGCA), presenta los resultados de la RS correspondiente a 2025. La NOM ha sido revisada en tres ocasiones anteriores, 2010, 2015 y 2020.

II. CONSULTA REALIZADA

Con el objeto de llevar a cabo la RS de la NOM-042-SEMARNAT-2003, se realizó un proceso de consulta a diversas instituciones relacionadas con esta regulación, solicitando su opinión respecto a que la NOM sea confirmada, modificada o cancelada, y de ser el caso, brindar el soporte técnico documental que respalde dicha opinión (**Anexo 1. Correo de solicitud de opinión**).

De las 16 instituciones consultadas, seis respondieron y 10 no se pronunciaron (**Anexo 2. Opiniones recibidas**).

Por lo anterior, esta Dirección General recibió opiniones en el siguiente sentido:

Institución	Resultado	Opinión
Consejo Internacional de Transporte Limpio,	Modificación	La adopción de límites más estrictos generará beneficios significativos en términos de salud pública y calidad del aire. Su carácter progresivo es esencial para garantizar que las emisiones sigan

5 / 21





ICCT, por sus siglas en inglés		disminuyendo, aún frente al crecimiento esperado de la flota de vehículos ligeros en el mediano plazo.
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente PROFEPA	Modificación	<p>Con las propuestas de modificación en comento se tienen previstos los siguientes beneficios:</p> <p>1.- Se coadyuva a que dicho instrumento normativo siga atendiendo los objetivos legítimos de interés público de la protección al medio ambiente y la calidad del aire.</p> <p>2.- Se daría mayor certeza jurídica a los sujetos regulados, ya que se busca clarificar y homologar criterios con los estándares más actualizados.</p>
CONUEE	Ratificación	Consideramos que incluye otros combustibles principalmente diésel para vehículos de menos de 3857 kg que es más eficiente que la gasolina
Iniciativa Climática de México, A. C.	Modificación	<p>La actualización de la NOM-042 es necesaria puesto que, desde su última modificación hace 20 años, las mejores prácticas internacionales en términos de regulación ambiental de vehículos se han modificado significativamente desde entonces. Este rezago normativo ha tenido como consecuencia que las emisiones del escape de los vehículos ligeros continúen aumentando, con el consecuente deterioro de la calidad del aire en las ciudades mexicanas, que se explica tanto por la alta motorización como por dicho rezago normativo. Por sus dimensiones, el deterioro de la calidad del aire es un problema de salud pública.</p> <p>Ratificar o cancelar la NOM042 significaría continuar y agravar la situación actual, con el consecuente aumento en las muertes prematuras, que no se justificaría en términos tecnológicos ni económicos debido a la alta integración de la industria automotriz mexicana, que exporta más de tres cuartas partes de su producción a los mercados estadounidense y europeo, en los cuales ya se implementaron normas más estrictas (hace más de 10 años, en el caso estadounidense), que ya están consolidadas y que la industria cumple sin problemas.</p>

6 / 21





<p>Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. AMDA</p>	<p>Modificación</p>	<p>En marzo de 2023 se establece formalmente el grupo de trabajo para la Modificación de la NOM-042-SEMARNAT-2003, por la dinámica establecida y los comentarios emitidos, no quedó duda para el multidisciplinario grupo conformado, la importancia y necesidad de la actualización de la NOM.</p> <p>La diversidad del mercado automotor requiere el establecimiento de regulaciones que signifiquen un punto de partida a cumplir bajo parámetros actualizados y su respectivo proceso de evaluación de cumplimiento.</p>
<p>Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.</p>	<p>Modificación</p>	<p>Desde la AMIA consideramos que los temas para la modificación de la NOM-042 se han planteado desde hace tiempo (2023) en el que la autoridad normalizadora solicitó comentarios a un documento de trabajo y estableció un grupo de trabajo para llevar a cabo la integración de un anteproyecto de modificación de la NOM-042. La AMIA desde entonces remitió comentarios en tiempo y forma, mismo que se han integrado a otros que se han revisado en el mencionado grupo de trabajo, mismo que ha sesionado. Se anexan los comentarios como ejemplo.</p> <p>Creemos que las sesiones del grupo deben seguir y producir el anteproyecto de NOM-042 para posteriormente, presentarlo al COMARNAT</p> <p>Cabe señalar que, para cada uno de los temas planteados por la AMIA, se ha integrado la argumentación correspondiente (ver archivo anexo "Anexo_AMIA").</p>





III. DIAGNÓSTICO

Los contaminantes objeto a regular en la NOM que nos ocupa, son monóxido de carbono (**CO**), hidrocarburos (**HC**), óxidos de nitrógeno (**NOx**), partículas y emisiones de hidrocarburos evaporativos (**HCev**), equivalentes a compuestos orgánicos volátiles (**COV**).

El CO es un gas venenoso que no tiene olor ni color de estructura química correspondiente a un átomo de carbono y un átomo de oxígeno;

Los HC son compuestos orgánicos que contienen principalmente carbono e hidrógeno, pueden encontrarse de forma líquida natural (petróleo), líquida por condensación (condensados y líquidos del gas natural), gaseoso (gas natural) y sólido (en forma de hielo como son los hidratos de metano);

Los NOx son una mezcla de gases compuestos de nitrógeno y oxígeno. El monóxido de nitrógeno y el dióxido de nitrógeno constituyen dos de los óxidos de nitrógeno más importantes toxicológicamente; ninguno de los dos es inflamable y son incoloros a pardo en apariencia a temperatura ambiente;

Los COV de tipo HCev son contaminantes atmosféricos que contribuyen a la formación de ozono troposférico, lo que degrada la calidad del aire. Las afectaciones a la salud pública incluyen irritación de ojos y vías respiratorias, dolores de cabeza, mareos, fatiga y, en casos de exposición prolongada o a ciertos compuestos específicos como el benceno, daño al hígado, riñones, sistema nervioso central y un mayor riesgo de cáncer.

Las Partículas o material particulado (**Part** o **PM**), para una mezcla de partículas sólidas y gotas líquidas que se encuentran en el aire. La contaminación por partículas incluye: PM₁₀: partículas inhalables que tienen diámetros de, por lo general, 10 micrómetros y menores; y PM_{2.5}: partículas inhalables finas que tienen diámetros de, por lo general, 2,5 micrómetros y menores, estas últimas al ser más finas pueden penetrar por los alvéolos, llegar a la sangre y causar graves daños a la salud, incluyendo un mayor riesgo de cáncer. Estas partículas, compuestas por elementos tóxicos como metales pesados, se asocian con efectos severos en la salud respiratoria y cardiovascular.





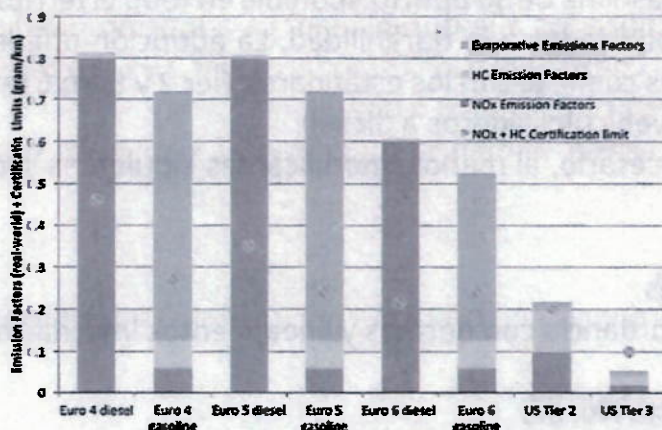
Por lo anterior, es de importancia la necesidad de ajustar los LMP de emisión de contaminantes, acorde a las condiciones energéticas, económicas y ambientales del país, ya que el número de vehículos en circulación es considerablemente mayor, a partir de la publicación de la NOM-042-SEMARNAT-2003 en 2005, los registros de 2006 cuentan con un total de ventas de 1,139,736 y en 2024 un total en ventas de 1,497,726 vehículos nuevos, lo cual corresponde con un aumento del 9.83% respecto a 2006, lo que implica un aumento de emisiones.

La regulación nacional está rezagada 15 años con relación a Europa y a los Estados Unidos.

ESTÁNDARES PARA VEHÍCULOS LIGEROS

Región	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Estados Unidos	Tier 2							Tier 3							
México	Euro 3 / Tier 1+							Euro 4 / Tier 1+							
Unión Europea	Euro 5a/b							Euro 6							

En ese sentido, es necesario modificar la NOM, a fin de establecer estándares de emisiones más estrictos que sean funcionales y operen correctamente, conforme a la calidad de los combustibles que se comercializan en el territorio nacional, lo cual permite aplicar límites equivalentes a TIER 2, bin 5 y Euro 5 (aunque se sabe que ya se comercializan en México unidades que cumplen con EURO 6 y Tier 3). Por otro lado, las emisiones evaporativas deben hacerse más estrictas, al nivel de lo regulado en los EE. UU., con el fin de contribuir a reducir la concentración de los gases y partículas arriba citados, y traigan beneficios consecuentes en la salud de la población.





Sobre el particular y con las opiniones recibidas, los promoventes identificaron puntos particulares a modificar, los cuales se describen a continuación:

The ICCT propone actualizar las Especificaciones de la norma para adoptar límites más estrictos en emisiones de escape y evaporativas.

- La norma debe alinearse de manera inmediata con los estándares Tier 2 de Estados Unidos y Euro 6 de la Unión Europea en lo relativo a emisiones del tubo de escape.
- En materia de emisiones evaporativas, se debe requerir que todos los vehículos cumplan con los estándares de Estados Unidos, que son significativamente más rigurosos.
- Establecer un cronograma que permita, en el mediano plazo, la adopción plena de estándares homologados a Tier 3 de Estados Unidos.

AMDA comentó que la NOM - 042 debe ser revisada integralmente para que sea un documento consistente en su contenido, debe corregirse y actualizarse con las experiencias y conocimiento de los últimos veinte años.

ICM propone que la NOM debe actualizarse para adoptar límites más rigurosos para las emisiones de escape evaporativas. La norma debería alinearse inmediatamente con las normas Tier 3 de Estados Unidos, y añadir los estándares estadounidenses para el control de emisiones evaporativas para asegurar que las emisiones continúen disminuyendo incluso si la flota sigue creciendo. Si bien este estándar requiere gasolina de 15 ppm de azufre para su implementación total, es posible adoptarlo con gasolina de 30 ppm (disponible en todo el territorio nacional) pero con requisitos modificados a la durabilidad. La adopción puede ser pronta, pero paulatina, mientras coexiste con los estándares Tier 2 y Euro 6 (este último es indispensable para los vehículos ligeros a diésel).

Para tal efecto, será necesario, al menos, modificar las siguientes secciones de la norma:

3. Definiciones
4. Especificaciones
5. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales
6. Bibliografía
7. Vigilancia de esta Norma
8. Procedimiento para la evaluación de la conformidad





PROFEPA identificó las siguientes áreas de oportunidad:

1. Actualizar los estándares de cumplimiento y los límites máximos permisibles de emisiones del tubo de escape y de emisiones evaporativas a EPA Tier 3 / Euro VI, con el objetivo de que se fabriquen o importen en México vehículos automotores nuevos a gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, con la tecnología más avanzada en control de emisiones, garantizando una mejor calidad del aire y menores impactos negativos al medio ambiente.
2. Incorporar los ciclos de prueba aplicables a vehículos híbridos, híbridos conectables y de rango extendido.
3. Ajustar o actualizar la clasificación de vehículos, en virtud de que hay más criterios establecidos por los Estados Unidos de América y por la Unión Europea, que podrían incorporarse o incluso homologarse con lo previsto en la NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023.

Dos vehículos con las mismas características constructivas, de tren motriz y con el mismo peso bruto vehicular, pero con diferente uso pueden clasificarse como vehículos de pasajeros o como camiones ligeros y vehículos utilitarios, permitiéndole contaminar más a la versión de carga que a la de pasajeros.

Aunado a lo anterior, existe un vacío legal entre las definiciones de Vehículo de Pasajeros (Automóvil, o su derivado, excepto el vehículo de uso múltiple o utilitario y remolque, diseñado para el transporte de hasta 10 personas.) y Vehículo de Uso Múltiple o Utilitario (Vehículo automotor diseñado para el transporte de personas y/o productos, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino. Para efectos de prueba se clasificarán igual que los camiones ligeros.), que crean confusión a los sujetos regulados y que difieren con los criterios actualmente adoptados por EUA o Europa.

4. Considerar la incorporación de los estándares de China, dado que dicho País ya tiene una importante contribución de ventas en México y en virtud de que puede considerarse como una barrera de comercio.
5. Eliminar la revalidación del Certificado NOM, dado que los fabricantes o importadores deben someter a pruebas los vehículos automotores nuevos tal y como lo hacen en Estados Unidos de América o en otras regiones del mundo, a efecto de seguir demostrando su cumplimiento ambiental.





6. Eliminar el requisito de "la carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados", dado que puede entenderse que los fabricantes o importadores podrán presentar pruebas internas que no son confiables y que pueden tener un alto conflicto de interés.
7. Para el caso del requisito asociado al "certificado emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por organismos de certificación reconocidos en la Unión Europea o Japón, o bien, por otras autoridades de protección ambiental correspondientes al país de origen del vehículo o el país donde se realizan las pruebas y se demuestre que cumplen con las disposiciones de la presente NOM", se propone que sea considerado como válido para la primer solicitud de certificación y que posteriormente cuando se solicite la segunda solicitud se requieran pruebas realizadas por laboratorios acreditados y aprobados, a efecto de obtener resultados con las condiciones de altitud y calidad del combustible disponible en México.
8. Finalmente, se propone que en dado caso que el requisito en comento se encuentre en un idioma distinto al español, este deba presentarse en original y su correspondiente traducción a este idioma realizada por un perito que cuente con cédula profesional para ejercer la profesión de traductor. Aunado a que se presente debidamente apostillado.

IV. ALTERNATIVAS DE REGULACIÓN

La vigencia de la NOM es necesaria para seguir exigiendo LMP de emisión conforme a un estándar que regule la fabricación o importación de vehículos, de lo contrario las unidades a comercializarse en el país podrían no estar equipadas con tecnologías de control de emisiones.

La regulación con los LMP de emisión de gases contaminantes a la atmósfera que provienen del escape de los vehículos ligeros nuevos contribuirá a la reducción de la concentración de emisiones de gases contaminantes, y de partículas, que en consecuencia disminuyen los impactos negativos generados por estos compuestos en la calidad del aire y por ende, permitirán condiciones favorables a la salud pública y su bienestar; por ello, es necesario considerar diferentes alternativas a esta regulación para fundamentar la importancia de contar con este instrumento normativo.





Modificar la Ley General del Equilibrio y la Protección al Ambiente y el Reglamento de La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera y en su caso promover una iniciativa de Ley de Calidad del Aire.

La modificación de una Ley o su reglamento queda fuera de las atribuciones de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, ya que corresponde al poder legislativo su modificación y promulgación, sin embargo estos instrumentos resultan limitados ya que establecen atribuciones y obligaciones de manera general sobre el tema, mientras que una norma oficial mexicana, establece las características técnicas, especificaciones, procedimiento de evaluación de la conformidad a los sujetos obligados, lo que proporciona certeza jurídica en su aplicación y cumplimiento.

Continuar con la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003.

Mantener la NOM vigente, no permite establecer LMP de emisiones más estrictos para los vehículos ligeros nuevos, en concordancia con los avances tecnológicos de la industria automotriz.

Actualizar la NOM-042-SEMARNAT-2003.

Las NOM no son instrumentos estáticos, sino estos son dinámicos que requieren adaptarse o impulsar la renovación tecnológica, la evolución de los dispositivos, como convertidores catalíticos, sistemas de diagnóstico a bordo (SDB), entre otros sistemas de control de emisiones; así como la mejora en la calidad de los combustibles, mismos que motivan a ajustar las normas para responder a estas actualizaciones, para disminuir las emisiones a la atmósfera y cumplir con el derecho humano al medio ambiente sano, establecido en artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es importante señalar qué, la entrada en vigor de la LIC motiva a modificar el Procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC), para incluir a los Organismos de Evaluación de la Conformidad en el proceso de certificación de los vehículos ligeros nuevos.





No emitir regulación alguna o cancelar la NOM-042-SEMARNAT-2003.

El cancelar la norma vigente, implicaría no contar con un valor máximo permisible en la evaluación de las emisiones de gases a la atmósfera, provenientes de los vehículos ligeros nuevos, a nivel nacional y por consiguiente, las emisiones de gases contaminantes descontroladas afectarán la calidad del aire y en consecuencia la salud pública.

Emitir un estándar.

La NOM actual establece los LMP de emisión permisibles para los vehículos ligeros nuevos, y tiene la fuerza jurídica en su obligatoriedad en su cumplimiento a nivel nacional, la cual no tendría un estándar, ya que el mismo es de cumplimiento voluntario y por tanto los beneficios de su aplicación sería marginales o nulos, no es una opción viable.

Adicionalmente, a la fecha no se cuenta con el Reglamento de la LIC, el cual podría regular los procesos de expedición de los estándares, y estos son competencia de los Organismos Nacionales de Estandarización, excepcionalmente de Organismos Nacionales de Normalización.

Emitir lineamientos

Esta alternativa exige menos requerimientos técnicos y de procedimiento, en comparación con las normas oficiales mexicanas o los estándares; y no tienen la fuerza jurídica ni la obligatoriedad necesaria para garantizar el cumplimiento de los LMP de emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.

La aplicación de criterios de forma totalmente voluntaria puede generar asimetrías importantes en su aplicación e imposibilitando la homologación y reconocimiento mutuo por parte de los gobiernos responsables de los citados programas.

Lo anterior, se puede reflejar en una falta de certidumbre del cumplimiento de los LMP de contaminantes provenientes de las fuentes móviles y en un impacto negativo en la calidad del aire.





V. IMPACTO O BENEFICIOS DE LA NORMA

Si bien, la NOM-042-SEMARNAT-2003 vigente contribuye con beneficios ambientales y en salud pública, estos pueden incrementarse con la actualización de la NOM y el establecimiento de LMP de emisión mas estrictos.

De la consulta realizada a entidades, instituciones, asociaciones, dependencias y fabricantes se desprendió lo siguiente:

Por parte de *The ICCT*: Los beneficios en salud pública por la actualización de la NOM son sustanciales. Para 2035, la implementación de estándares equivalentes a Tier 2 Bin 5 y posteriormente Tier 3 permitiría evitar alrededor de 9,000 muertes prematuras. En este escenario:

- La reducción de las concentraciones de ozono contribuiría a evitar aproximadamente 2,000 muertes por enfermedades respiratorias.
- La disminución de las concentraciones de PM_{2.5} permitiría evitar cerca de 7,000 muertes prematuras, principalmente asociadas a enfermedades cardiovasculares en adultos y problemas respiratorios en menores de un año.

El valor económico de estos beneficios en salud, por la reducción de la mortalidad prematura en 2035 bajo el escenario de control, asciende a aproximadamente 8.6 mil millones de dólares (USD de 2010).

VI. DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

Como se mencionó en la parte del diagnóstico, el número de ventas de vehículos nuevos se ha incrementado considerablemente, a partir de la publicación de la NOM-042-SEMARNAT-2003, en 2005, los registros de 2006 cuentan con un total de ventas de 1,139,736 y en 2024 un total en ventas de 1,497,726 vehículos nuevos, lo cual corresponde con un aumento del 9.83% respecto a 2006, lo que implica un aumento de emisiones.

Con base en el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL), se tienen las siguientes cifras en ventas de vehículos en México, Gráfica 1 y Tabla 3.





Gráfica 1. Ventas de unidades por año, así como la tendencia marcada por el porcentaje de diferencia por año.

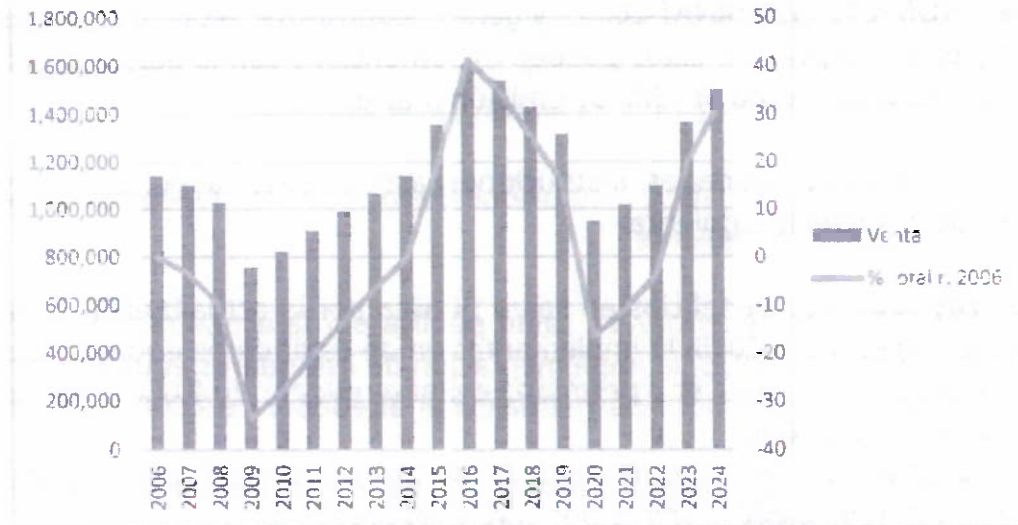


Tabla 3. Venta de vehículos entre 2006 y 2024.

Año	Venta	% diferencial por año
2006	1,139,736	-
2007	1,099,890	-3.50
2008	1,025,544	-6.76
2009	754,925	-26.39
2010	820,413	8.67
2011	905,893	10.42
2012	988,042	9.07
2013	1,065,098	7.80
2014	1,136,965	6.75
2015	1,354,444	19.13
2016	1,607,165	18.66
2017	1,534,943	-4.49
2018	1,427,086	-7.03
2019	1,317,931	-7.65
2020	950,063	-27.91
2021	1,014,735	6.81
2022	1,094,728	7.88
2023	1,363,714	24.57
2024	1,497,726	9.83

Por otra parte, los registros en México presentan un crecimiento con tendencia positiva a la adquisición de automóviles electrificados, en el primer semestre de



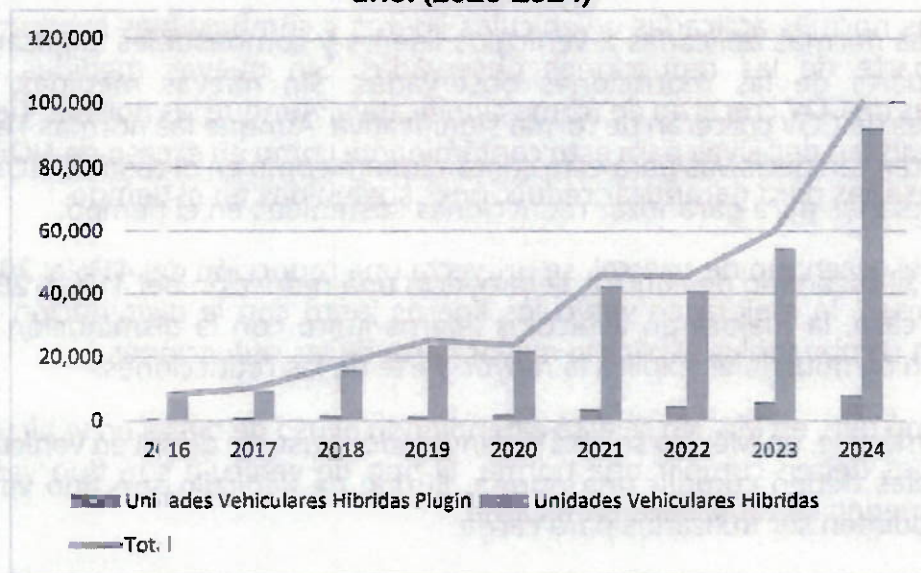


2024 las ventas de dichas unidades representaron el 6.7% de las ventas totales en México, ver Tabla 4 y Grafico 2.

Tabla 4. Ventas de automóviles de categorías Híbridas e Híbridas plug-in.

Año	Total ventas	Unidades Vehiculares Híbridas Plug-in	Unidades Vehiculares Híbridas	Total	%del total
2016	1,607,165	521	7,490	8,265	0.4985
2017	1,534,943	968	9,349	10,554	0.6721
2018	1,427,086	1,676	16,022	17,903	1.2401
2019	1,317,931	1,365	23,938	25,608	1.9199
2020	950,063	1,986	21,970	24,405	2.5215
2021	1,014,735	3,492	42,447	47,079	4.5272
2022	1,094,728	4,575	40,859	51,065	4.1503
2023	1,363,714	5,778	54,368	74,318	4.4105
2024	1,497,726	7,994	92,026	124,310	6.6781

Gráfico 2. Ventas de automóviles de categorías Híbridas e Híbridas plugin por año. (2016-2024)



Por lo anterior, podría considerarse a incluir los vehículos electrificados que cuenten con motor de combustión interna en la aplicación de la modificación de la NOM-042, aplicando el o los estándares y la metodología para la medición de emisiones que les corresponda.





Además, de las opiniones recibidas, *The ICCT* manifestó qué, el estándar mexicano se encuentra rezagado frente a la normativa vigente en la Unión Europea y en Estados Unidos. De no avanzar hacia límites más estrictos, en el año 2035 el transporte por carretera aportará más de la mitad de las emisiones de NOx, COV y CO. Además, el sector será responsable de más de un tercio de las emisiones de carbono negro (BC, por sus siglas en inglés) y de alrededor del 20% de las partículas finas primarias (PM_{2.5}).

- NOx: la actualización de las normas para vehículos ligeros y para la gasolina bajo el esquema U.S. Tier 2 representa aproximadamente un 30% del potencial de reducción total hacia 2035. La transición a las normas Tier 3, acompañada de la reducción del azufre en combustibles a 10 ppm, contribuiría con otro 20% del potencial de reducción y constituye la única vía para continuar disminuyendo las emisiones de NOx a largo plazo, considerando el crecimiento sostenido de la flota vehicular.
- COV: las normas aplicadas a vehículos ligeros y combustibles explican la mayor parte de las reducciones observadas. Sin nuevas medidas, las emisiones de COV crecerán de forma significativa. Aunque las normas Tier 3 no resultan tan decisivas para este contaminante como en el caso de NOx, sí son necesarias para garantizar reducciones sostenidas en el tiempo.
- CO: en el escenario de control, se proyecta una reducción del 41% al 2035. En este caso, la mejora en vehículos ligeros junto con la disminución del azufre en combustibles explica la mayor parte de las reducciones.

CONUEE informó que, en México se está extendiendo el uso de diésel en vehículos ligeros los cuales deben cumplir una norma. El tipo de vehículo son tipo van o vannette que pueden ser utilizados para carga.

AMDA presentó que, en nuestro país se incorpora al parque vehicular más de un millón de vehículos nuevos por año (por citar un ejemplo, de vehículos ligeros nuevos, entre 2022 y 2024 fueron vendidos 1,094,728, 1,363,714 y 1,496,797 respectivamente); sin duda alguna es necesario que se encuentren regulados los límites máximos de emisiones contaminantes y partículas proveniente de escape de éstos.





Al paso del tiempo, junto con el crecimiento del parque vehicular, también han avanzado los compromisos adquiridos por nuestro país en materia ambiental.

ICM citó al Instituto de Impactos en la Salud (HEI, por sus siglas en inglés), este estimó que en 2021 en México murieron prematuramente 41,700 personas por respirar aire contaminado. Estos datos son del reporte Estado del Aire Global de 2024 (HEI,2024).

En las zonas urbanas de todo el mundo, y México no es a excepción, los contaminantes emitidos por el transporte son responsables de una carga importante de partículas finas (PM₁₀ y PM_{2.5}) y de precursores de ozono (como los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles), que son los contaminantes para los cuales se han documentado más padecimientos asociados. En particular, los vehículos ligeros son responsables de una parte significativa de las emisiones de los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles. El Informe Nacional de Calidad del Aire 2022 publicado por el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que, de las 47 ciudades y zonas metropolitanas con capacidad en operación para medir las concentraciones de ozono en el país, en más de la mitad (26) no se cumplió con la concentración indicada para proteger la salud y en al menos 9 hay indicios para suponer que no se cumple, aunque la información no es suficiente (INECC, 2025).

Para reducir la exposición de la población a estos contaminantes es indispensable reducir las emisiones vehiculares significativamente y la medida más efectiva para hacerlo es a través de la actualización de la NOM-042, lo cual traerá beneficios en la salud en el corto, mediano y largo plazos. Los análisis del Consejo Internacional del Transporte Limpio (ICCT por sus siglas en inglés) desde 2021 muestran que las reducciones más significativas por la actualización de la NOM-042 (aún con un combustible de 30 ppm) sería en los óxidos de nitrógeno (se reducirían 46% es decir, 700 mil toneladas menos en 2035) y los compuestos orgánicos volátiles (se reducirían 50% es decir 300 mil toneladas menos en 2035) y que, potencialmente, impactarían en la reducción del número e intensidad de las contingencias ambientales que se presentan en el Valle de México y reduciría las concentraciones de ozono en todo el país, evitando dos mil muertes prematuras al año (ICCT, 2021).

PROFEPA tomo como base que, en mayo de 2021 el Consejo Internacional del Transporte Limpio (ICCT, por su sigla en inglés) publicó un Informe de Trabajo 2021-2022, en el que se manifiesta la necesidad de actualizar y publicar la NOM-





042-SEMARNAT-2003, para alinearla con las mejores prácticas internacionales para el control de emisiones tanto de escape como evaporativas (Tier 2 / Euro 6), a efecto de contrarrestar la creciente flota vehicular y obtener mejoras cuantificadas en la calidad del aire y la salud.

VII. CONCLUSIÓN

PROPUESTA DEL GRUPO DE TRABAJO PARA LA REVISIÓN QUINQUENAL DE LA NOM-042-SEMARNAT-2003.

Con base en el artículo 41 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, fracciones I y II y con la opinión mayoritaria del grupo de trabajo para la revisión quinquenal, se **propone su modificación**.

En tanto la NOM-042-SEMARNAT-2003 no se modifique, seguirá vigente en todos sus términos.

VIII. REFERENCIAS

- INEGI (2025) Consulta de ventas de vehículos en México. (Consultado agosto 2025)
- <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos>
- ICCT, Beneficios de la Armonización de estándares para vehículos nuevos en México, (2016)
- https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/171780/20160628_mitigacion_PT_ICCT_F_Posada.pdf Consultado agosto 2025).
- 2021 INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION, INFORME DE TRABAJO 2021-22, Beneficios en calidad del aire y salud por la mejora de normas de emisiones para vehículos y combustibles en México1, Autores: Leticia Pineda, Kate Blumberg, Maita Schade, John Koupal, Ingrid Pérez, Sergio Zirath, Joshua Fu, Kan Huang, Lingzhi Jin y Ulises Herrández
- https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1010738/2025_Cata_log_o_Rendimientos_250725.pdf





- Health Effects Institute (HEI). 2024. State of Global Air 2024 (disponible en <https://www.stateofglobalair.org/resources/report/state-global-air-report-2024>)
- INECC, 2025. Informe Nacional de Calidad del Aire 2022 (disponible en <https://sinaica.inecc.gob.mx/archivo/informes/Informe2022.pdf>)
- Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT) 2021. Beneficios en calidad del aire y salud por la mejora de normas de emisiones para vehículos y combustibles en México (disponible en <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/mejorar-normas-de-emisiones-mexico-may2021.pdf>)
- <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/mejorar-normas-de-emisiones-mexico-may2021.pdf>
- https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/541242/DOCUMENTO_14_MEDIDAS_NECESARIAS_FINAL_2.pdf
- https://cemda.org.mx/wp-content/uploads/2024/07/CALIDAD_DEL_AIRE_folleto_v3.pdf
- Artículo 1 y 2 del "DECRETO de promulgación de la Convención por la que se Suprime el Requisito de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros.", publicado el 14 de agosto de 1995 en el Diario Oficial de la Federación.
- https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4879438&fecha=14/08/1995#gsc.tab=0
- <https://www.gob.mx/sre/acciones-y-programas/apostilla-de-documentos-8029#:~:text=El%20prop%C3%B3sito%20de%20la%20adhesi%C3%B3n, en%20uso%20de%20sus%20facultades.>
- Apostilla de Documentos, Los Estados Contratantes eximen de legalización a los documentos públicos que deban ser presentados en sus territorios, exigiendo como única formalidad la fijación de la apostilla.
- www.gob.mx
- Artículo 271 del Código Federal de Procedimientos Civiles, publicado el 7 de junio de 2023, en el Diario Oficial de la Federación.
- <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CFPC.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1 CORREO DE SOLICITUD DE OPINIÓN

ANEXO 2 OPINIONES RECIBIDAS

21 / 21

