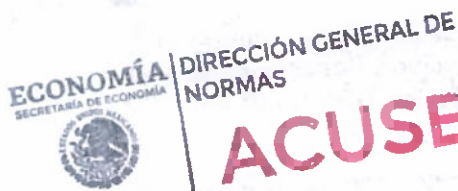




# Economía

Secretaría de Economía



Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No. DGN.191.07.2025.752

Asunto: Informe con los resultados de la revisión sistemática de la NOM-116-SCFI-2018

Ciudad de México, a 24 de marzo de 2025



DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

24 MAR. 2025

Oficial de Partes  
OFICIO DESPACHADO

Mtra. Lillian Aurora Pérez Ornelas  
Secretaria Ejecutiva de la Comisión  
Nacional de Infraestructura de la  
Calidad (CNIC).  
PRESENTE.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 32, de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 39, del Reglamento de la Ley sobre Metrología y Normalización; 1; 2, inciso A, fracción II, numeral 19; 12, fracciones I, IV y XXIX; y 36, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, con relación al Artículo Primero, fracciones I, subfracción I.5 y VI, subfracción VI.1, del ACUERDO por el que se adscriben orgánicamente las Unidades Administrativas de la Secretaría de Economía publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de abril de 2024, por medio del presente se notifica al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, el informe con los resultados de la Revisión Sistemática de la siguiente Norma Oficial Mexicana:

Clave: NOM-116-SCFI-2018

Título: Industria automotriz - Aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel - Especificaciones, métodos de prueba e información comercial.

Fecha de publicación en el DOF: 19 de diciembre de 2019.

Fecha de entrada en vigor: 16 de junio de 2020.

Fecha de última notificación de Revisión Quinquenal: N/A.

Tipo de resolución: Modificación de la NOM.

Justificación: Los aceites lubricantes juegan un papel crucial en la vida útil del vehículo al garantizar el buen funcionamiento del motor, de esta forma, por el avance de la tecnología existen nuevos lubricantes que requieren ser integrados en la norma. En este sentido se considera que de mantener esta norma sin modificaciones, impactaría en diversas formas en el usuario final ya que el usuario no tendría alternativas actualizadas de lubricantes que permitan mejorar el mantenimiento de los motores de sus vehículos, lo que impediría el aumento del kilometraje entre los periodos de cambio de aceite, incidiendo con ello en un incremento en la generación de aceite usado y su manejo posterior como residuo, a la vez que afectaría la economía de las personas por los costos asociados.

a



2025  
Año de  
La Mujer  
Indígena



**Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia**  
**Dirección General de Normas**  
**Oficio No. DGN.191.07.2025.752**

En 2019, se estimó un costo para la industria que ascendía a los \$77,000,000 pesos mexicanos, un beneficio por el ahorro por pérdidas materiales en los vehículos de \$1,689,000,000, obteniendo un beneficio neto por la implementación de la NOM en ese entonces de \$1,612,000,000, considerando que la inflación acumulada desde 2019 a 2024 es de aproximadamente 20%, actualizar la NOM tendría como impacto económico un costo de \$92,400,000.00, mientras que su beneficio estaría en \$2,026,800,000, teniendo un beneficio neto de \$1,934,400,000<sup>1</sup>.

Se anexa al presente, el informe al que alude el artículo 32 de la LIC con el detalle de la revisión sistemática para su notificación al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión.

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

ATENTAMENTE

ECONOMÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE  
NORMAS



24 MAR. 2025

Director de Mejora de Procesos y Promoción  
Lic. Ariel Noel Gutiérrez Contreras

Oficialía de Partes

OFICIO DESPACHADO

Encargado del despacho de la Coordinación de la Infraestructura de la Calidad de la Dirección General de Normas, de acuerdo a lo establecido en el oficio No. 190.2025.008 de fecha 14 de enero de 2025, suscrito por la Titular de la Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34, fracción XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, apartado A, fracción II, numerales 4 y 19; 3, segundo párrafo; 11; 12, fracciones I, II, III, IV, X, XVIII y XXIX; 36, fracción I, último párrafo y 70, último párrafo del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, en concordancia con el artículo primero, fracciones I y VI, numeral I.5 y fracción VI, numeral VI.1 del ACUERDO por el que se adscriben orgánicamente las unidades administrativas de la Secretaría de Economía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de abril de 2024.

C.c.p. Mtra. Andrea Genoveva Solano Rendón, Titular de la Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia. Para su superior conocimiento.

Con Anexo

CDD 15.51

<sup>1</sup> <https://platiica.economia.gob.mx/sistema-nacional-de-infraestructura-de-la-calidad/wp-content/uploads/sites/7/2025/02/PNIC%202025.pdf? t=174117407>





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

Ciudad de México a 24 de marzo de 2025

## ANEXO ÚNICO

**Informe de la Revisión Sistemática de la NOM-116-SCFI-2018, *Industria automotriz-Aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel-Especificaciones, métodos de prueba e información comercial (cancela a la NOM-116-SCFI-1997).***

### Antecedentes.

La expedición de la NOM-116-SCFI-2018, "*Industria automotriz-Aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel-Especificaciones, métodos de prueba e información comercial (cancela a la NOM-116-SCFI-1997)*", se fundamentó en un proceso técnico-regulatorio liderado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) cuyo objetivo fue actualizar los requisitos para aceites lubricantes, garantizando su calidad, desempeño y transparencia comercial en México. A continuación, se detallan los instrumentos y fechas clave que dieron origen a esta norma:

La NOM-116-SCFI-1997 fue publicada originalmente en el Diario Oficial de la Federación (DOF) en 1997, la cual establecía especificaciones técnicas y comerciales para lubricantes y fue cancelada y sustituida por la NOM-116-SCFI-2018 al quedar obsoleta frente a avances tecnológicos y estándares internacionales. El Proyecto de Norma (PROY-NOM-116-SCFI-2017) fue publicado en el DOF con fecha 08 de junio de 2018, su contenido proponía la actualización técnica, métodos de prueba y requisitos de etiquetado. En esa misma secuencia de hechos, con fecha 19 de diciembre de 2019 se publicó la NOM-116-SCFI-2018 (NOM-116, en adelante) en el DOF, misma que entró en vigor el 16 de junio de 2020.

**Tabla 1. Principales actualizaciones respecto a la NOM-116-SCFI-1997**

Aspecto	NOM-116-SCFI-2018
Título	El nuevo título incluye explícitamente "Especificaciones, métodos de prueba e información comercial". Esto representa un cambio de paradigma, pasando de una norma puramente técnica a una herramienta integral que también regula la transparencia y claridad de la información que llega al consumidor final.
Categorías API	Se incorporaron estándares API SN (gasolina) y CK-4 (diésel), alineados con normas internacionales (2016-2018).





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

<b>Métodos de prueba</b>	Se añadieron Métodos de Prueba basados en normas de la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales (ASTM).
<b>Requisitos ambientales</b>	Establece límites de 0.08% de fósforo y control de azufre para reducir emisiones.
<b>Etiquetado</b>	Obliga a incluir: viscosidad SAE, categoría API e intervalos de cambio sugeridos.

### Objetivo y campo de aplicación.

La NOM-116 establece las especificaciones y métodos de prueba que deben cumplir los aceites lubricantes que son utilizados en los motores de vehículos que utilizan gasolina o diésel, además de la información comercial de los aceites lubricantes, que se comercialicen en territorio nacional, siendo aplicable para las personas físicas y morales que produzcan, importen y comercialicen aceites lubricantes para motores a gasolina de cuatro tiempos y/o aceites lubricantes para motores a diésel de dos y cuatro tiempos en territorio nacional.

Se excluye a los aceites lubricantes que se utilicen en embarcaciones y motocicletas con motores a gasolina, así como los aceites lubricantes utilizados en las locomotoras y barcos con motores a diésel y en presentación a granel.

Asimismo, es importante señalar que la vigilancia de la NOM-116 está a cargo de la Secretaría de Economía y de la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), conforme a sus respectivas atribuciones.

### Diagnostico.

La NOM-116 establece un marco robusto para garantizar la calidad y definir las características físicas y químicas de los aceites lubricantes que se encuentren en el campo de aplicación de la misma, exigiendo que su etiquetado permanezca adherido durante toda su vida útil y en idioma español, con información clara sobre categoría de servicio, grado de viscosidad y recomendaciones de uso basados en estándares reconocidos internacionalmente como los establecidos por el Instituto Americano del Petróleo (API, por sus siglas en inglés), Asociación Europea de Fabricantes Automotrices (ACEA, por sus siglas en francés), o los Fabricantes de Equipo Original (OEM, por sus siglas en inglés). Sin embargo, permanece el riesgo significativo de que, ante la ausencia de lineamientos específicos en productos de nueva generación que



6



Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

vinculen las afirmaciones de mercadotecnia con datos técnicos certificados, se socave una función esencial de la norma: orientar al consumidor final para que seleccione el producto adecuado, evitando daños al motor, costos de reparación elevados (que pueden alcanzar hasta el 40% del valor del vehículo) y un mayor impacto ambiental por un mantenimiento inadecuado.

Por lo tanto, la calidad del producto debe entenderse no sólo como el cumplimiento de especificaciones físico-químicas, sino también como la calidad de la información comercial respaldada con las especificaciones y métodos de prueba a los que se someten los aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel. Para fortalecer la integridad del sistema, se requiere que cualquier beneficio declarado en la etiqueta esté directamente ligado a una categoría de servicio certificada según API, ACEA o las especificaciones del OEM, transformando la etiqueta de un instrumento de mercadotecnia en una herramienta genuina de decisión informada, alineada con la innovación tecnológica de los motores modernos y protegiendo así al consumidor de prácticas desleales que inhiben el mercado formal y regulado.

### Medidas alternativas de regulación:

- **Esquemas voluntarios.**

El proponer esquemas de voluntarios de cumplimiento a manera de modelo de calidad a partir de la existencia de la NOM-116, que prevé la obligatoriedad en el cumplimiento de especificaciones mínimas y de información comercial, no es viable pues produciría una ventaja indebida con los comercializadores de aceites de categoría última generación, lo que desorganizaría el mercado de los lubricantes, aplicando cargas administrativas de cumplimiento forzoso a un grupo reducido.

- **Incentivos económicos.**

No se considera viable otorgar incentivos económicos en el momento actual de la vigencia de la NOM-116, toda vez que con su implementación, se logró ya una regulación favorable en beneficio del público consumidor, distribuyendo los costos de la regulación entre los productores, importadores, comercializadores y compradores de aceites lubricantes para motor a gasolina y diésel, por lo que si se emplean esquemas de incentivos económicos para

61





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

favorecer su cumplimiento, se rompería el equilibrio en el mercado logrado hasta el momento. Así pues, los incentivos económicos inhibirían el cumplimiento de la NOM-116.

- **No emitir modificación alguna.**

No actualizar la NOM-116 tendría consecuencias negativas severas. Mantenerla sin modificaciones dejaría a los usuarios en un estado de indefensión, ya que no dispondrían de información técnica actualizada para elegir el aceite adecuado para sus vehículos modernos. La norma actual obliga a una etiqueta permanente y clara en español, pero si no se incorporan las nuevas categorías tecnológicas (API, ACEA, OEM), este espacio podría ser utilizado con fines publicitarios, llenándose de frases promocionales en lugar de recomendaciones técnicas verificables, lo que anularía su función principal de orientar al consumidor.

Además, la falta de actualización eliminaría el parámetro técnico esencial para verificar la calidad de los lubricantes. Esto permitiría productos con formulaciones potencialmente dañinas, cuyos componentes podrían afectar negativamente al medio ambiente, así como a la salud humana, animal y vegetal. Finalmente, esta situación acarrearía pérdidas económicas significativas para los usuarios, quienes, al utilizar lubricantes inadecuados o de baja calidad no regulada, enfrentarían costos elevados por reparaciones prematuras del motor, reduciendo drásticamente la vida útil de sus vehículos.

**Beneficios de no recurrir a medidas alternativas de regulación:**

No adoptar estas alternativas, garantiza una competencia leal y uniforme, ya que todos los fabricantes e importadores están sujetos a las mismas exigencias técnicas y de etiquetado, evitando ventajas indebidas y desorganización del mercado.

Este enfoque obligatorio asegura que los usuarios tengan acceso a información veraz, clara y homogénea sobre la categoría de servicio (API, ACEA, OEM), el grado de viscosidad y las recomendaciones de uso, lo que les permite tomar decisiones informadas. Si se permitieran medidas alternativas, especialmente la autorregulación, se crearía un vacío normativo para los nuevos lubricantes de última generación, dejándolos sin un parámetro mínimo de calidad, lo que anularía el derecho del consumidor a compras informadas, lo que podría resultar en el uso de productos que dañen el motor, aumenten las emisiones contaminantes al afectar catalizadores y filtros de partículas, y generen costos de reparación que pueden ser elevados.





## Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia

Dirección General de Normas

Oficio No.DGN.191.07.2025.752

El mayor beneficio es preservar un sistema regulatorio robusto, confiable y equitativo que protege al consumidor, el medio ambiente y la economía nacional.

### Impacto y beneficios

#### Impacto:

La **NOM-116** regula los aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel en México, la cual ha generado un impacto significativo en diversos sectores, desde los consumidores hasta la industria automotriz y de lubricantes, por lo que mantener esta norma sin modificaciones, impactaría de diversas formas en el usuario final, destacando que no se pondrían a disposición del usuario final alternativas actualizadas de lubricantes que permitan mejorar el mantenimiento de los motores de sus vehículos. Lo anterior en virtud de que los lubricantes sugeridos por los OEM en aplicaciones para motores a gasolina y a diésel, satisfacen especificaciones en cuanto a propiedades físico-químicas y de desempeño tales como:

- I. Un reducido factor de pérdida por evaporación, con lo cual se disminuye el efecto de consumo de aceite y rellenos innecesarios que incrementan costos;
- II. No afectación al elemento reductor de emisiones de combustión del motor (catalizador en gasolina, trampa de particulados y recirculación de gases en diésel), contribuyendo a cumplir con las normas ambientales vigentes relativas a emisiones, y acorde al uso de combustibles mejorados como gasolina sin plomo y diésel de bajo azufre, y
- III. Períodos extendidos de cambio de aceite, reduciendo la generación de aceite usado y, en consecuencia, el impacto ambiental y los costos asociados por disposición y manejo.

El uso de lubricantes no sugeridos por los fabricantes de equipo original en motores, resulta en deméritos para el consumidor y usuario final.

Siendo así que, la **NOM-116** ha sido un catalizador para elevar los modelos de calidad en la industria de lubricantes, beneficiando a consumidores con productos más confiables y sostenibles, mientras desafía a los actores industriales a innovar y adaptarse. Aunque su implementación requirió ajustes costosos, sus beneficios a largo plazo como la reducción de

4





## Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia

Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

Impactos ambientales y la prolongación de la vida útil de los motores justifican su relevancia como pilar en la regulación automotriz mexicana.

### Beneficios:

- **Ahorro económico y ambiental:** Los aceites que cumplen con la norma permiten intervalos de cambio más extensos, disminuyendo la generación de residuos y los costos asociados a mantenimientos frecuentes. Además, protegen catalizadores y filtros de partículas, contribuyendo al cumplimiento de normas ambientales.
- **Retos para fabricantes e importadores:** La adaptación a la norma implica inversiones en reformulación de productos, pruebas de laboratorio (v.g. ASTM D445 para viscosidad cinemática) y certificaciones obligatorias, incrementando costos operativos. Sin embargo, esto se justifica al evitar sanciones como multas o clausuras.

### Precedentes industriales y competitividad:

- **Innovación tecnológica:** La exigencia de aditivos anticorrosivos, antidesgaste y dispersantes ha impulsado a la industria a desarrollar formulaciones avanzadas, como aceites sintéticos y semisintéticos, que ofrecen mayor resistencia térmica y eficiencia.
- **Fortalecimiento de la competitividad:** Las empresas que adoptan la norma mejoran su reputación al garantizar calidad, lo que les permite competir en un mercado regulado y acceder a contratos con fabricantes de equipos originales.

### Datos cualitativos y cuantitativos.

Los indicadores relevantes con los que se le daría seguimiento a la modificación de regulación, se resume en la tabla mostrada a continuación, que evidencia una estimación de costos que inciden en el proceso de certificación de productos ante un Organismo de Certificación.

Respecto a la infraestructura de Evaluación de la Conformidad, actualmente, se encuentran Acreditados y Aprobados 6 Organismos de Certificación y 32 Unidades de Inspección. Siendo ésta Infraestructura de Evaluación de la Conformidad la responsable de verificar que los productos cumplan con las especificaciones técnicas y de etiquetado antes de llegar al mercado. Este sistema actúa como prevención para la comercialización de productos que incumplan con esta regulación técnica y protección a los consumidores para que cuenten con





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

todos los elementos para tomar una decisión de compra informada. Por lo anterior, conforme al numeral 9 de la NOM-116, cuando este mecanismo falla, entra en acción la función sancionadora de PROFECO. Es importante mencionar que se cuenta con una denuncia respecto de productos comercializados que no cumplen con las disposiciones establecidas en la NOM-116, estas acciones se materializan en operativos de inmovilización, mismos que son cruciales para combatir el mercado informal.

La Evaluación de la Conformidad protege directamente al consumidor de gastos innecesarios, puesto que la información veraz y actualizada sobre la categoría de servicio (API, ACEA, OEM) y viscosidad, garantizada por la certificación de productos conforme a la regulación en comento, permite al usuario seleccionar el producto adecuado a sus necesidades, obteniendo beneficios operativos como menor consumo de combustible, mayor vida útil del motor y protección de sistemas de post-tratamiento de emisiones. Por el contrario, las compras no informadas pueden reflejarse en costos de reparación elevados, lo que convierte a la NOM-116 en una inversión efectiva en seguridad vial, economía familiar y preservación del medio ambiente.

Tabla 2. Precio base de los vehículos más vendidos en 2022 en México

#	Marca	Modelo	Venta 2022 (unidades) *	%	Precio base	**
1	Nissan	Versa	48,055	10.7%	\$334,900 MXN	(1)
2	Nissan	NP300	40,427	9.0%	\$422,900 MXN	(1)
3	KIA	KIA Río Sedan-	36,433	8.1%	\$338,900 MXN	(2)
4	General Motors	Aveo	30,845	6.9%	\$289,900 MXN	(3)
5	Nissan	March	28,986	6.5%	\$257,900 MXN	(1)
6	General Motors	Onix	26,280	5.9%	\$340,400 MXN	(3)
7	MG Motor	MG5	23,148	5.2%	\$298,900 MXN	(4)
8	Nissan	Sentra	21,032	4.7%	\$390,900 MXN	(1)
9	Toyota	Hilux Dc	20,842	4.7%	\$498,100 MXN	(5)
10	General Motors	Captiva SUV	19,178	4.3%	\$489,400 MXN	(3)
11	KIA	Seltos	17,137	3.8%	\$449,900 MXN	(2)
12	General Motors	Tracker	17,060	3.8%	\$408,400 MXN	(3)





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

#	Marca	Modelo	Venta 2022 (unidades) *	%	Precio base	**
13	Nissan	Kicks	16,265	3.6%	\$410,900 MXN	(1)
14	General Motors	Groove SUV	15,883	3.5%	\$375,900 MXN	(3)
15	Suzuki	Swift	14,774	3.3%	\$299,990 MXN	(6)
16	Mazda	CX-5	14,605	3.3%	\$588,900 MXN	(7)
17	KIA	KIA Río Hatchback-	14,525	3.2%	\$323,900 MXN	(2)
18	Volkswagen	Vento	14,321	3.2%	\$270,000 MXN	(8)
19	Volkswagen	Saveiro	13,858	3.1%	\$297,490 MXN	(9)
20	Renault	Kwid	13,809	3.1%	\$230,100 MXN	(10)
Totales con 20 autos mas vendidos en 2022:			447,463	100.0%	\$365,844 MXN (precio promedio)	

\* Fuente: INEGI

\*\* Fuente de precios base

- (1) <https://www.nissan.com.mx/>
- (2) <https://www.kia.com/mx/main.html>
- (3) <https://www.chevrolet.com.mx/suvs>
- (4) <https://www.mgmotor.com.mx/>
- (5) <https://www.toyota.mx/>
- (6) <https://www.suzuki.com.mx/autos>
- (7) <https://www.mazda.mx/>
- (8) <https://www.kavak.com/mx>
- (9) <https://www.autocosmos.com.mx>
- (10) <https://www.renault.com.mx>

A partir de los precios y volúmenes de los veinte modelos más vendidos en México en 2022, se obtiene un precio promedio de **\$365,884 pesos mexicanos**, y considerando que el motor representa un 40% equivalente al valor del vehículo, el costo máximo estimado por la reposición total de un motor se ubica alrededor de **\$146,354 pesos mexicanos**, esta suma indica la carga económica a la que están en riesgo de ser acreedores los consumidores tomando en cuenta una falla mecánica a causa del uso de productos inadecuados para su vehículo.





## Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia

### Dirección General de Normas

Oficio No.DGN.191.07.2025.752

En resumen, la información contenida en la tabla respalda la necesidad de garantizar que las etiquetas que contengan la información comercial de lubricantes en el campo de aplicación de la NOM-116, sean veraces y confiables, concluyendo que la diferencia entre usar un producto certificado puede traducirse en miles de pesos de costo de reposición con efectos económicos relevantes para el mercado y para cada propietario. Un aceite certificado bajo la NOM-116 no solo cumple con especificaciones técnicas rigurosas (como bajo contenido de fósforo y azufre, baja pérdida por evaporación y protección contra la espuma), sino que también está diseñado para proteger componentes críticos del vehículo, como el catalizador en motores a gasolina o los filtros de partículas diésel.

El uso de productos que no cumplen con la NOM-116 pone en riesgo estos sistemas de alta tecnología, cuya reparación o reemplazo puede ser caro. El uso de lubricantes inadecuados genera un mayor desgaste del motor, aumentan el consumo de combustible y obligan a cambios más frecuentes, incrementando innecesariamente los gastos de mantenimiento. Por ello, una etiqueta clara, precisa y vinculada a una certificación es una herramienta esencial que otorga las herramientas al consumidor para evitar pérdidas económicas significativas, extender la vida útil del vehículo y contribuir al cumplimiento de las normas ambientales, protegiendo así tanto sus intereses personales como el equilibrio del mercado formal frente al daño causado por el comercio paralelo.

#### Estimación del mercado informal de lubricantes.

Un tema a considerar, es el relacionado a la amplia gama de fabricantes que comercializan diferentes tipos de productos con marca propia y cuya calidad es cuestionable (Aceite para Motores de Vehículos de Pasajeros, Fluido para Transmisión Automática, Aceite para Engranajes Automotrices, Dirección hidráulica). Algunos declaran en la información de su etiqueta, que son aceites sin aditivo recomendados sólo para relleno y que no deben ser usados a menos que el fabricante del equipo así lo sugiera. Estos productos representan un factor de riesgo para el consumidor, en cuanto al uso en ciertas unidades, así como aumento en la afectación al medio ambiente por el efecto del consumo de aceite en motores con mantenimiento inconsistente.

Usar como referencia el criterio máximo y mínimo, permite establecer un diferencial entre una evaluación máxima-mínima, dentro de la cual es factible asignar una estimación del margen bruto esperado bajo ciertas condiciones asumidas. Para que dicha estimación sea consistente y reproducible, es necesario apoyarse en un criterio previamente definido que incluya la selección y justificación de insumos de datos, los supuestos metodológicos, los



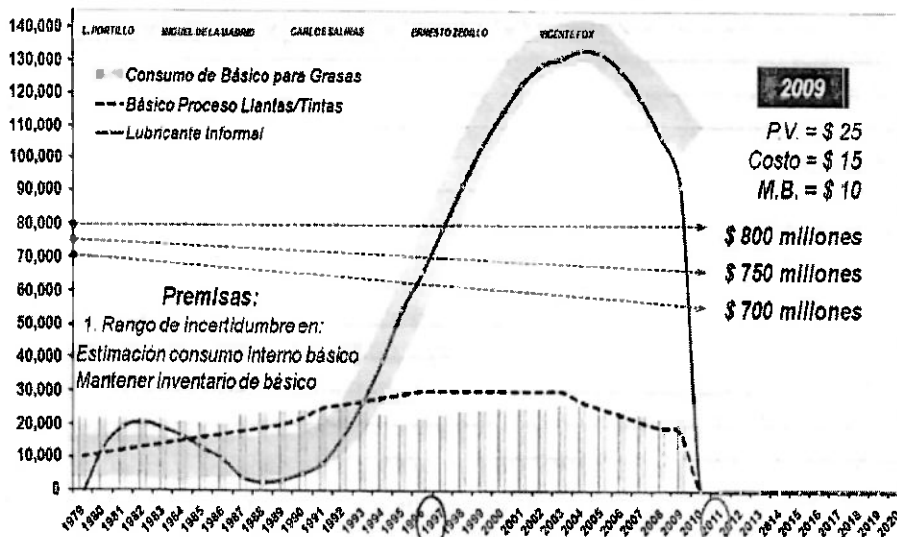


Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
 Dirección General de Normas  
 Oficio No.DGN.191.07.2025.752

escenarios de prueba y las técnicas de muestreo o modelado aplicadas; sólo así pueden interpretarse correctamente los resultados y valorarse sus limitaciones.

Los resultados obtenidos se ponen a consideración de las partes interesadas con la claridad suficiente sobre las condiciones asumidas y los rangos de incertidumbre identificados, señalando expresamente que, como en cualquier actividad técnica-profesional, los parámetros, supuestos y conclusiones están sujetos a revisión, mejora o reestructuración. En ese marco, se recomienda acompañar la entrega de resultados con un anexo metodológico que permita replicar el ejercicio y con propuestas de pruebas adicionales (p. ej. sensibilidad incremental o stress-testing) para afinar la estimación del margen bruto esperado según evolucione la evidencia.

Tabla 3. Análisis histórico del mercado



Fuente: Elaborado por la Asociación Nacional de Empresas de Lubricantes y Aditivos, A.C.

La Tabla 3 evidencia que la implementación y aplicación efectiva de la NOM-116 no generó una contracción del mercado, sino un proceso de reorganización del mismo. A partir de 2011 se observa una disminución significativa en la comercialización de productos no certificados que no cumplían con los requisitos de calidad establecidos por la norma, lo cual coincide temporalmente con el fortalecimiento de los mecanismos de evaluación de la conformidad.





**Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia**  
**Dirección General de Normas**  
**Oficio No.DGN.191.07.2025.752**

Este comportamiento confirma que la NOM-116 ha sido un instrumento eficaz para alcanzar los objetivos de interés público que le dieron origen, particularmente en lo relativo al aseguramiento de la calidad de los productos y a la formalización del mercado. No obstante, el análisis también pone de manifiesto la necesidad de revisar y actualizar la norma a fin de mantener su eficacia y pertinencia frente a la evolución del mercado, las prácticas productivas y los avances técnicos del sector.

En ese sentido, la estabilidad observada en el mercado sugiere que los costos asociados al cumplimiento normativo han sido razonables y proporcionales, sin embargo, la modificación de la NOM-116 permitirá optimizar dichos costos, fortalecer los mecanismos de evaluación de la conformidad y asegurar que los requisitos técnicos continúen siendo adecuados, actuales y no generen barreras técnicas innecesarias al comercio.

### Estimación del mercado informal de lubricantes.

El análisis del mercado formal de lubricantes en México, a partir de indicadores económicos cuantitativos, permite identificar un comportamiento dinámico caracterizado por una marcada recuperación posterior a la pandemia de COVID-19, seguida de una desaceleración en los años más recientes. En particular, los datos relativos a la variación anual desestacionalizada de la rama económica de "combustibles, aceites y grasas lubricantes" evidencian una elevada volatilidad en el periodo analizado.

**Tabla 4. Venta de combustibles, aceites y grasas lubricantes Variación anual.**

Periodos	Indicadores económicos de coyuntura (Porcentaje)
2020	-116.5%
2021	201.2%
2022	89.1%
2023	-47.1%
2024	-45.1%

Fuentes: INEGI. Series calculadas por métodos econométricos a partir de la Encuesta Mensual Sobre Empresas Comerciales.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 4, en 2020 se registró una contracción significativa del mercado formal (-116.5%), asociada a la disrupción económica derivada de la emergencia sanitaria. Posteriormente, en 2021 se observó una recuperación pronunciada (+201.2%), seguida de un crecimiento adicional en 2022 (+89.1%). No obstante, esta tendencia positiva se revirtió en 2023 y 2024, con dos años consecutivos de contracción (-47.1% y -45.1%, respectivamente).

4





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

Tabla 5. Venta de combustibles, aceites y grasas lubricantes Variación anual.

Periodos	Indicadores económicos de coyuntura Índice /f1 (Índice base 2018=100)
2020	1120.19
2021	1280.14
2022	1373.25
2023	1321.66
2024	1270.67

Fuentes: INEGI. Series calculadas por métodos econométricos a partir de la Encuesta Mensual Sobre Empresas Comerciales.

Por otro lado, los datos presentados en la Tabla 5, permiten matizar esta evolución coyuntural. Cabe señalar que el valor 100 representa el nivel promedio de ingresos observado en 2018, por lo que valores superiores indican niveles de ingresos reales mayores a los registrados en dicho año base. En este sentido, aun considerando la desaceleración reciente, los ingresos reales del mercado formal de combustibles, aceites y grasas lubricantes se han mantenido en niveles históricamente elevados, alcanzando un máximo de 1373.25 en 2022 y situándose en 1270.67 en 2024, es decir, aproximadamente 13.7 y 12.7 veces el nivel promedio de 2018, respectivamente.

El crecimiento observado en 2021 y 2022 puede asociarse, entre otros factores, al proceso de adaptación del mercado a la regulación vigente, incluyendo el fortalecimiento de la certificación, una mayor percepción de calidad de los productos formales y la reorganización de la demanda hacia opciones que cumplen con la NOM-116. Este comportamiento es consistente con un efecto de formalización inducido por la regulación, más que con una expansión artificial del consumo.

No obstante, la desaceleración registrada en 2023 y 2024 introduce elementos relevantes para el análisis de la persistencia del mercado informal. En particular, sugiere la posible existencia de presiones competitivas derivadas de productos no certificados, así como de la comercialización de aceites y lubricantes que incorporan nuevas tecnologías o formulaciones que no se encuentran plenamente contempladas en el alcance actual de la NOM-116.



4



## Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia

Dirección General de Normas

Oficio No.DGN.191.07.2025.752

### Conclusiones

Con base en el presente documento se observa que la modificación a la NOM-116, resulta ser la opción regulatoria idónea para el caso que se presenta, pues va dirigido a un mercado ordenado por una Norma Oficial Mexicana consolidada, un conglomerado de sujetos obligados con infraestructura suficiente para su cumplimiento y un público consumidor acostumbrado a la tutela jurídica de los derechos otorgados por la misma, como es el derecho a la información y la libre determinación a partir de la libre competencia, entre otros.

La falta de actualización de la NOM-116 respecto de las especificaciones y componentes de los lubricantes para motores a gasolina de cuatro tiempos y/o aceites lubricantes para motores a diésel de dos y cuatro tiempos en territorio nacional, dejaría a los usuarios de aceites lubricantes para motores, tanto de gasolina como diésel, en un estado de total indefensión: las nuevas tecnologías implementadas en los aceites que no estén contempladas en la norma carecerían de un marco regulatorio que garantice su calidad y una información comercial clara, veraz y homogénea.

Sin una actualización, las etiquetas de estos nuevos productos podrían no estar alineadas con lo establecido por la norma, convirtiéndose potencialmente en meras herramientas publicitarias en lugar de instrumentos de orientación técnica. Esa deficiencia normativa anularía precisamente la función primordial de la NOM-116 que es orientar al consumidor mediante información confiable, abriendo la puerta a formulaciones sin un parámetro técnico de especificaciones, las cuales podrían dañar el motor, el entorno y la salud humana, animal y vegetal. A su vez, los usuarios enfrentarían pérdidas económicas derivadas del uso de lubricantes sin calidad mínima garantizada, lo cual repercute directamente en el costo de mantenimiento y en la vida útil de sus vehículos.

Por ello, resulta imperativo cumplir con el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), que obliga a revisar cada cinco años las Normas Oficiales Mexicanas mediante un proceso sistemático. La modificación propuesta permitiría incorporar categorías tecnológicas actuales, cancelar las obsoletas y reafirmar la certeza jurídica en los contratos de proveeduría y contratación pública de lubricantes para motor. Con fundamento en la LIC, se solicita notificar el informe de revisión al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad y al presidente del CCONNSE, garantizando así la vigencia y eficacia de la NOM-116 para proteger la seguridad, la salud pública y el interés colectivo.





Unidad de Normatividad, Competitividad y Competencia  
Dirección General de Normas  
Oficio No.DGN.191.07.2025.752

Esta actualización resulta imperativa para mantener la relevancia de la norma frente a la evolución tecnológica en motores de combustión interna y sistemas de transmisión.

## Bibliografía.

- Diario Oficial de la Federación (DOF), Norma Oficial Mexicana NOM-116-SCFI-2018, *Industria automotriz-Aceites lubricantes para motores a gasolina y diésel-Especificaciones, métodos de prueba e información comercial*, 2019. [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5582360&fecha=19/12/2019#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5582360&fecha=19/12/2019#gsc.tab=0)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Economía y Sectores Productivos, 2025. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Mensual sobre Empresas Comerciales, 2025. <https://www.inegi.org.mx/programas/emec/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Banco de Información Económica (BIE), 2025. <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0&ind=719359#tabMCcollapse-Indicadores>
- Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad (PLATIICA), Secretaría de Economía, 2025. <https://platiica.economia.gob.mx/normalizacion/nom-116-scfi-2018/>

