



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

Ciudad de México, a 03 de octubre de 2022.

Asunto: Publicación del Diario Oficial de la
Federación del día 03 de octubre de 2022.

El día de hoy se publicó en el Diario Oficial de la Federación la siguiente información relevante en materia de comercio exterior:

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- ❖ **RESOLUCIÓN del procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos de América, el Reino de España y la República de la India, independientemente del país de procedencia.**

Antecedentes

- El 20 de abril de 2016 se publicó en el DOF la Resolución final de la investigación antidumping sobre las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos de América (los "Estados Unidos"), el Reino de España ("España") y la República de la India ("India"), independientemente del país de procedencia (la "Resolución Final"). Mediante esta Resolución, la Secretaría determinó las siguientes cuotas compensatorias definitivas:
 - a) **para las importaciones originarias de los Estados Unidos, una cuota compensatoria de \$575.01 USD** por tonelada métrica para las provenientes de Stupp Bros., Inc. y para las demás empresas exportadoras, **con excepción** de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta sujetas a cuotas compensatorias conforme a lo establecido en la Resolución final del examen de vigencia y la revisión de oficio, publicada en el DOF el 18 de noviembre de 2011;
 - b) **para las importaciones originarias de España, una cuota compensatoria de \$62.22 USD** por tonelada métrica para las provenientes de Siderúrgica de Tubo Soldado Tubular Group, S.A. y para las demás empresas exportadoras, y
 - c) **para las importaciones originarias de India, una cuota compensatoria de \$81.61 USD** por tonelada métrica para las provenientes de Welspun Corporation, Ltd. y para las demás empresas exportadoras.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

- El 12 de agosto de 2016 se publicó en el DOF la Resolución por la que **se determinó modificar la cuota compensatoria definitiva para las importaciones originarias de India**, provenientes de Welspun Corporation, Ltd. y de las demás empresas exportadoras, **de \$81.61 dólares por tonelada métrica a \$128.24 dólares por tonelada métrica**.
- El 5 de abril de 2021 la Secretaría publicó en el DOF la Resolución por la que se declaró el inicio del procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias referidas.

Descripción del producto

- El producto objeto de examen es la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 milímetros (mm). Se fabrica con acero al carbono, cuya composición química está constituida principalmente de acero, carbono, manganeso, azufre y fósforo.
- Actualmente, el producto objeto de examen ingresa al mercado nacional a través de las fracciones arancelarias **7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99** de la TIGIE, cuya descripción es la siguiente:

Codificación arancelaria	Descripción
Capítulo 73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero.
Partida 7305	Los demás tubos (por ejemplo: soldados o remachados) de sección circular con diámetro exterior superior a 406.4 mm, de hierro o acero.
	-Tubos de los tipos utilizados en oleoductos o gasoductos:
Subpartida 7305.11	-- Soldados longitudinalmente con arco sumergido.
Fracción 7305.11.02	Soldados longitudinalmente con arco sumergido.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 02	Con espesor de pared superior o igual a 4.77 mm pero inferior o igual a 25.4 mm, de diámetro exterior inferior o igual a 1,219.2 mm.
NICO 99	Los demás.
Subpartida 7305.12	--Los demás, soldados longitudinalmente.
Fracción 7305.12.02	Los demás, soldados longitudinalmente.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 02	Con espesor de pared superior o igual a 4.77 mm pero inferior o igual a 25.4 mm, de diámetro exterior inferior o igual a 1,219.2 mm.
NICO 99	Los demás.
Subpartida 7305.19	--Los demás.
Fracción 7305.19.99	Los demás.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 99	Los demás.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

Resolutivos.

- Se declara concluido el procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos, España e India, independientemente del país de procedencia, que ingresan a través de las fracciones arancelarias **7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99** de la TIGIE, o por cualquier otra.
- **Se prorroga la vigencia de las cuotas compensatorias definitivas a las importaciones originarias de los Estados Unidos e India** que se refieren los puntos 1, inciso a, y 2 de la presente Resolución, respectivamente, **por cinco años más** contados a partir del 21 de abril de 2021.
- **Se elimina** la cuota compensatoria definitiva impuesta a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal **originarias de España**, a que se refiere el punto 1, inciso b, de la presente Resolución.
- Conforme a lo dispuesto en el artículo 66 de la LCE, **los importadores que conforme a esta Resolución deban pagar la cuota compensatoria, no estarán obligados al pago de la misma si comprueban que el país de origen de la mercancía es distinto a los Estados Unidos e India**. La comprobación del origen de la mercancía se hará conforme a lo previsto en el Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de las mercancías importadas y

La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el DOF.

- ❖ **NORMA Oficial Mexicana NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones. (Cancela a la NOM-194-SCFI-2015 publicada el 9 de mayo de 2016).**

Se publica la norma que se indica, en la cual se resaltan -entre otros- algunos rubros inherentes al Objetivo y **Campo de aplicación**, Definiciones, Clasificación, **Disposiciones generales**, Verificación y vigilancia, sanciones, así como la inclusión de apéndices y figuras que demuestran gráficamente el contenido y precisión de la norma, entre estos rubros, se rescatan los numerales que resultan más importantes en materia de comercio exterior:

“1.1 Objetivo

Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3 857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

1.2 Campo de aplicación

Las disposiciones establecidas en esta Norma Oficial Mexicana son de observancia obligatoria para los **Corporativos** que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre comprendido entre 400 kg y 3 857 kg.

[...]

3. Términos, definiciones y términos abreviados

Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones dados en la Ley de Infraestructura de la Calidad, las regulaciones incluidas en los capítulos 6, 7, 8 y los siguientes:

[...]

3.5 Corporativo: persona física o moral, fabricante o **importador**, que produce y/o realiza la importación de vehículos nuevos con el propósito de su posterior comercialización.

[...]

4. Disposiciones generales.

Los Corporativos que fabriquen o **importen** vehículos destinados a la comercialización dentro del mercado nacional, de forma posterior a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, deben incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad según se establece en la presente Norma Oficial Mexicana.”

TRANSITORIOS

Primero: La presente Norma entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes al de su publicación en el DOF, a su entrada en vigor cancelará la NOM-194-SCFI-2015 (DOF 09 de mayo de 2016).

Segundo: Los dispositivos de seguridad de la tabla 1 del Capítulo 6 así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2024. Quedan excluidos los vehículos año modelo 2024 y anteriores.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

Tercero: Los dispositivos de seguridad de Control Electrónico de Estabilidad (ESC) y Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (ISOFIX o Latch) así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2024. Quedan excluidos de esta disposición los vehículos año modelo 2024 y anteriores.

Cuarto: Los dispositivos de seguridad que se enlistan a continuación, así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2025:

Dispositivo
Monitoreo de presión de llantas o (TPMS).
Sistema de dirección en prueba de impacto
Sistema de puertas
Luz alta de freno
Protección en vehículos eléctricos
Protección para vehículos de gas

Se excluyen de esta disposición a los vehículos año modelo 2025 y anteriores.

Quinto: Los dispositivos de seguridad de Impacto Lateral de Poste e Integridad del Sistema de Combustible entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2026. Quedan excluidos los vehículos año modelo 2026 y anteriores.

Sexto: En tanto los transitorios segundo, tercero, cuarto y quinto entran en vigor, los corporativos podrán aplicar las disposiciones de las NOM's, Normas Mexicanas, las regulaciones FMVSS vigentes o las versiones mínimas de las regulaciones de la ONU que estimen adecuadas para los dispositivos de seguridad de los capítulos 6 y 7. Esto sin menoscabo de que pueda llevarse a cabo la evaluación de la conformidad o la comercialización de vehículos con las especificaciones correspondientes antes de los periodos señalados.

Séptimo: Los certificados de conformidad o equivalentes, emitidos para los Reglamentos o Directivas Europeas semejantes a las regulaciones de la ONU de las tablas A.1, A.2 y A.3 serán aceptados para demostrar la evaluación de la conformidad de los dispositivos que correspondan hasta el 1 de enero de 2024 y conservarán su vigencia en tanto no exista un cambio de especificación del dispositivo.

Lo anterior con excepción de los Reglamentos (UE) No. 672/2010 de desempañante y No. 1008/2010 de limpia y lava parabrisas cuyos certificados de conformidad o equivalentes serán válidos durante la totalidad de la vigencia de la NOM.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 150.22

CLAA_GJN_AHM_150.22

Octavo: Los vehículos que cuenten con dictamen vigente en sus dispositivos de seguridad bajo las Directivas Europeas, Regulaciones SRRV, KMVSS o CONTRAN incluidas en la NOM-194-SCFI-2015 podrán ser comercializados hasta el año modelo 2025, siempre que no incorporen cambios de especificación.

Los dictámenes de cumplimiento de los dispositivos de seguridad evaluados bajo la NOM-194-SCFI-2015 continuarán vigentes siempre que cumplan con las especificaciones y requisitos de la presente Norma Oficial Mexicana.

Noveno: Los interesados en acreditarse como Organismos de Evaluación de la Conformidad en la modalidad de Unidades de Inspección, pueden comenzar su proceso de acreditación ante la Entidad de Acreditación que corresponda y de Aprobación ante esta Secretaría desde el momento de la publicación de esta Norma en el DOF.

Décimo: La Secretaría de Economía y/o los Organismos de Evaluación de la Conformidad podrán celebrar Acuerdos o Arreglos de Reconocimiento Mutuo, respectivamente, en términos de la Ley de Infraestructura de la Calidad con el objeto de lograr el reconocimiento de los resultados de evaluación de la conformidad respecto de las Normas Nacionales o Internacionales equivalentes a las establecidas en la presente NOM.

Lo anterior, se hace de su conocimiento con la finalidad de que la información brindada sea de utilidad en sus actividades.

Atentamente

Gerencia Jurídica Normativa

juridico@claa.org.mx

Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, A.C.

DOF: 03/10/2022

RESOLUCIÓN Final del procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos de América, el Reino de España y la República de la India, independientemente del país de procedencia.

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

RESOLUCIÓN FINAL DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXAMEN DE VIGENCIA DE LAS CUOTAS COMPENSATORIAS IMPUESTAS A LAS IMPORTACIONES DE TUBERÍA DE ACERO AL CARBONO CON COSTURA LONGITUDINAL RECTA Y HELICOIDAL, ORIGINARIAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE LA INDIA, INDEPENDIENTEMENTE DEL PAÍS DE PROCEDENCIA

Visto para resolver en la etapa final el expediente administrativo E.C. 05/21 radicado en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía (la "Secretaría"), se emite la presente Resolución de conformidad con los siguientes

RESULTANDOS

A. Resolución final de la investigación antidumping

1. El 20 de abril de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Resolución final de la investigación antidumping sobre las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos de América (los "Estados Unidos"), el Reino de España ("España") y la República de la India ("India"), independientemente del país de procedencia (la "Resolución Final"). Mediante esta Resolución, la Secretaría determinó las siguientes cuotas compensatorias definitivas:

- a. para las importaciones originarias de los Estados Unidos, una cuota compensatoria de \$575.01 dólares de los Estados Unidos ("dólares") por tonelada métrica para las provenientes de Stupp Bros., Inc. y para las demás empresas exportadoras, con excepción de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta sujetas a cuotas compensatorias conforme a lo establecido en la Resolución final del examen de vigencia y la revisión de oficio, publicada en el DOF el 18 de noviembre de 2011;
- b. para las importaciones originarias de España, una cuota compensatoria de \$62.22 dólares por tonelada métrica para las provenientes de Siderúrgica de Tubo Soldado Tubular Group, S.A. y para las demás empresas exportadoras, y
- c. para las importaciones originarias de India, una cuota compensatoria de \$81.61 dólares por tonelada métrica para las provenientes de Welspun Corporation, Ltd. y para las demás empresas exportadoras.

2. El 12 de agosto de 2016 se publicó en el DOF la Resolución por la que se resolvió recurso administrativo de revocación interpuesto por las empresas Tubacero S. de R.L. de C.V. ("Tubacero") y Tubesa, S.A. de C.V. en contra de la Resolución Final, mediante la cual se determinó modificar la cuota compensatoria definitiva establecida en el punto 490, inciso c, para las importaciones originarias de India, provenientes de Welspun Corporation, Ltd. y de las demás empresas exportadoras, de \$81.61 dólares por tonelada métrica a \$128.24 dólares por tonelada métrica.

B. Aviso sobre la vigencia de cuotas compensatorias

3. El 13 de octubre de 2020 se publicó en el DOF el Aviso sobre la vigencia de cuotas compensatorias. Por este medio se comunicó a los productores nacionales y a cualquier persona que tuviera interés jurídico, que las cuotas compensatorias definitivas impuestas a los productos listados en dicho Aviso se eliminarían a partir de la fecha de vencimiento que se señaló en el mismo para cada uno, salvo que un productor nacional manifestara por escrito su interés en que se iniciara un procedimiento de examen. El listado incluyó la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de los Estados Unidos, España e India, objeto de este examen.

C. Manifestación de interés

4. El 4 de marzo de 2021 Tubacero manifestó su interés en que la Secretaría inicie el examen de vigencia de las cuotas compensatorias definitivas impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos, España e India.

D. Resolución de inicio del examen de vigencia de las cuotas compensatorias

5. El 5 de abril de 2021 la Secretaría publicó en el DOF la Resolución por la que se declaró el inicio del procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos, España e India (la "Resolución de Inicio"). Se fijó como periodo de examen el comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020 y como periodo de análisis el comprendido del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2020.

E. Producto objeto de examen

1. Descripción del producto

6. El producto objeto de examen es la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 milímetros (mm). Se fabrica con acero al carbono, cuya composición química está constituida principalmente de acero, carbono, manganeso, azufre y fósforo.

2. Tratamiento arancelario

7. Durante el procedimiento ordinario, el producto objeto de examen se clasificaba en las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE), sin embargo, de conformidad con el "Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Aduanera", publicado en el DOF el 1 de julio de 2020, se suprimieron las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99 y 7305.19.01 y se crearon las fracciones arancelarias 7305.11.02 y 7305.12.02 de la TIGIE.

8. El 18 de noviembre de 2020 se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se dan a conocer las tablas de correlación entre las fracciones arancelarias de la TIGIE 2012 y 2020", donde se indica que las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99 y 7305.19.01 de la TIGIE vigentes hasta el 27 de diciembre de 2020 corresponden a las fracciones arancelarias 7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99 de la TIGIE vigentes a partir del 28 de diciembre de 2020.

9. El 17 de noviembre de 2020 se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se dan a conocer los Números de Identificación Comercial (NICO) y sus tablas de correlación", en virtud del cual se crearon los NICO para las siguientes fracciones arancelarias:

- a. Para la fracción arancelaria 7305.11.02 de la TIGIE se crearon los NICO 01, 02 y 99, siendo relevantes para el producto objeto de examen.
- b. Para la fracción arancelaria 7305.12.02 de la TIGIE se crearon los NICO 01, 02 y 99, siendo relevantes para el producto objeto de examen.
- c. Para la fracción arancelaria 7305.19.99 de la TIGIE se crearon los NICO 01 y 99, siendo relevantes para el producto objeto de examen.

10. De acuerdo con el punto anterior, el producto objeto de examen ingresa al mercado nacional a través de las fracciones arancelarias 7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99 de la TIGIE, cuya descripción es la siguiente:

Codificación arancelaria	Descripción
Capítulo 73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero.
Partida 7305	Los demás tubos (por ejemplo: soldados o remachados) de sección circular con diámetro exterior superior a 406.4 mm, de hierro o acero.
	-Tubos de los tipos utilizados en oleoductos o gasoductos:
Subpartida 7305.11	-- Soldados longitudinalmente con arco sumergido.
Fracción 7305.11.02	Soldados longitudinalmente con arco sumergido.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 02	Con espesor de pared superior o igual a 4.77 mm pero inferior o igual a 25.4 mm, de diámetro exterior inferior o igual a 1,219.2 mm.
NICO 99	Los demás.
Subpartida 7305.12	--Los demás, soldados longitudinalmente.
Fracción 7305.12.02	Los demás, soldados longitudinalmente.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 02	Con espesor de pared superior o igual a 4.77 mm pero inferior o igual a 25.4 mm, de diámetro exterior inferior o igual a 1,219.2 mm.
NICO 99	Los demás.
Subpartida 7305.19	--Los demás.
Fracción 7305.19.99	Los demás.
NICO 01	Con espesor de pared inferior a 50.8 mm.
NICO 99	Los demás.

Fuente: "Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Aduanera" y "Acuerdo por el que se dan a conocer los Números de Identificación Comercial (NICO) y sus tablas de correlación"

11. La unidad de medida para las operaciones comerciales son las toneladas métricas y los metros lineales; conforme a la TIGIE es el kilogramo.

12. De acuerdo con el "Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Aduanera" del 1 de julio de 2020, las importaciones que ingresan al mercado nacional por las fracciones arancelarias 7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99 de la TIGIE están exentas del pago de arancel, a partir del 28 de diciembre de 2020.

13. El 27 de diciembre de 2020 se publicó en el DOF el "Acuerdo que modifica al diverso por el que la Secretaría de Economía

emite Reglas y Criterios de Carácter General en materia de Comercio Exterior", mediante el cual se sujetan a la presentación de un aviso automático ante la Secretaría las mercancías que ingresan por las fracciones arancelarias 7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99 de la TIGIE, para efectos de monitoreo estadístico comercial cuando se destinen al régimen aduanero de importación definitiva.

3. Proceso productivo

14. La tubería de acero al carbono con costura se fabrica mediante el proceso de formado continuo. Utiliza como insumos la placa o rollo de acero rolados en caliente (que representa más del 70% del costo de fabricación), electricidad, material de soldadura, mano de obra y consumibles. Durante este proceso, la tubería se suelda, ya sea en forma recta o helicoidal.

15. Para fabricar la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta es importante el ancho de la placa, ya que éste constituye el perímetro de la tubería, en tanto que, para producir la tubería con costura helicoidal no se requiere que el ancho de la placa sea equivalente al perímetro del tubo ya que, por la naturaleza del proceso, lo que varía es el ángulo de formado.

16. El producto objeto de examen se puede soldar mediante dos tecnologías: resistencia eléctrica de alta frecuencia (HFW, por las siglas en inglés de High Frequency Welding) y arco sumergido (SAW, por las siglas en inglés de Submerged Arc Welding). La tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta se fabrica mediante los procesos HFW (también denominado ERW, por las siglas en inglés de Electric Resistance Welding) y SAW, en tanto que, la tubería de acero al carbono con costura helicoidal únicamente con el proceso SAW.

17. La fabricación de la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta inicia con el maquinado de bordes de la placa de acero y pasa al formado, el cual consiste en darle forma de "U" a la placa y luego de "O". La placa con esta forma:

- a. se puntea de forma continua (pre soldado), se realiza el corte de rebaba (interior y exterior) y se pasa a través de rodillos rectificadores; a continuación, el tubo se suelda por el interior y el exterior mediante el proceso de arco sumergido (SAW); posteriormente, se inspecciona y pasa por una prensa redondeadora y se expande mecánicamente, o bien,
- b. directamente se suelda mediante resistencia eléctrica de alta frecuencia (HFW), se realiza el corte de rebaba (interior y exterior) y se normaliza la soldadura y se pasa a través de rodillos rectificadores para darle las dimensiones finales.

18. La tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta que se obtiene se somete a diversas pruebas, entre ellas, la hidrostática y no destructivas (rayos X en los extremos, inspección ultrasónica del cordón de soldadura e inspección visual) y se biselan sus extremos.

19. El proceso para fabricar tubería de acero al carbono con costura helicoidal es prácticamente el mismo que el descrito anteriormente, salvo que en la fase de formado se da vueltas en espiral al rollo de acero y, al mismo tiempo, se suelda mediante soldadura por arco sumergido.

4. Normas

20. La tubería objeto de examen se produce fundamentalmente bajo especificaciones de las normas del Instituto Americano del Petróleo, particularmente la API 5L y la ISO 3183 (API e ISO, por las siglas en inglés de American Petroleum Institute e International Organization for Standardization, respectivamente).

5. Usos y funciones

21. La tubería de acero al carbono con costura, tanto longitudinal recta como helicoidal, se utiliza para la conducción de fluidos, fundamentalmente de hidrocarburos en la industria petrolera, aunque también suele utilizarse para fines estructurales.

F. Convocatoria y notificaciones

22. Mediante la publicación de la Resolución de Inicio, la Secretaría convocó a los productores nacionales, importadores, exportadores y a cualquier persona que considerara tener interés jurídico en el resultado de este examen, para que comparecieran a presentar los argumentos y las pruebas que estimaran pertinentes.

23. La Secretaría notificó el inicio del presente procedimiento a las partes de que tuvo conocimiento y a los gobiernos de los Estados Unidos, España e India, así como a la Delegación de la Unión Europea en México.

G. Partes interesadas comparecientes

24. Las partes interesadas acreditadas, que comparecieron en tiempo y forma al presente procedimiento, son las siguientes:

1. Productora nacional

Tubacero, S. de R.L. de C.V.
Av. Guerrero No. 3729 Norte
Col. Del Norte
C.P. 64500, Monterrey, Nuevo León

2. Gobierno

Delegación de la Unión Europea en México
Paseo de la Reforma No. 1675
Col. Lomas de Chapultepec
C.P. 11000, Ciudad de México

H. Primer periodo de ofrecimiento de pruebas

25. A solicitud de Tubacero, la Secretaría le otorgó una prórroga de quince días hábiles para presentar su respuesta al formulario oficial, así como los argumentos y pruebas correspondientes al primer periodo de ofrecimiento de pruebas. El 4 de junio

de 2021 Tubacero presentó su respuesta al formulario oficial, así como los argumentos y pruebas correspondientes al primer periodo de ofrecimiento de pruebas, los cuales constan en el expediente administrativo de referencia, mismos que fueron considerados para la emisión de la presente Resolución. La Delegación de la Unión Europea en México no presentó argumentos ni pruebas.

I. Réplicas

26. Ninguna de las partes interesadas comparecientes presentaron réplicas, a pesar de haberse otorgado el plazo para ello.

J. Requerimientos de información

1. Prórrogas

27. A solicitud de Tubacero, la Secretaría le otorgó dos prórrogas de diez días hábiles cada una, para presentar su respuesta a los requerimientos de información formulados el 9 de julio y 5 de noviembre de 2021, así como una prórroga de dos días hábiles para presentar su respuesta al requerimiento de información formulado el 6 de enero de 2022. Presentó sus respuestas el 6 de agosto y el 6 de diciembre de 2021, así como el 13 de enero de 2022, respectivamente.

2. Productor nacional

28. El 9 de julio de 2021 la Secretaría requirió a Tubacero para que, entre otras cuestiones, subsanara diversas cuestiones de forma y atendiera lo siguiente:

- a.** respecto a la identificación del producto objeto de examen, explicara por qué clasificó la tubería con recubrimiento como producto no examinado; por qué la tubería con calidad, características y dimensiones distintas al producto objeto de examen de acuerdo con la norma API 5L correspondería a productos no examinados; así como la metodología para la aplicación del factor de conversión de la norma API 5L;
- b.** con relación al cálculo del precio de exportación y sus ajustes: i) para el caso de los Estados Unidos: proporcionara la metodología de cálculo de precio de exportación; presentara fuentes y soportes documentales que justificaran la clasificación que realizó con y sin recubrimiento; explicara por qué consideró que los gastos aduanales están implícitos en el precio de venta y proporcionara las pruebas que sustentaran su respuesta; justificara que la cotización de gastos aduanales corresponde al periodo de examen; presentara el soporte documental, la metodología de cálculo empleada en la cotización, así los meses considerados en la inflación del flete para el periodo de examen, estableciera los puntos de inicio y de término de cada trayecto presentado, y justificara que la cotización proporcionada hace referencia al precio de un flete establecido en el mercado estadounidense; explicara cómo identificó que las operaciones de importación originarias de los Estados Unidos presentaban gastos por concepto de "margen truckload", en el periodo de examen; describiera la metodología aplicada en el cálculo del margen distribuidor y si éste hace referencia a la venta en el mercado mexicano o al margen obtenido por los distribuidores estadounidenses, así como para que justificara por qué es procedente el ajuste por recubrimiento, y ii) para el caso de India: presentara el perfil de Penta-Transaction, así como las descripciones correspondientes a los códigos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas ("Sistema Armonizado") 730511, 73051111, 73951119, 73051121 y 73051129; explicara la metodología de depuración para obtener el precio de exportación de India, y presentara una base de datos clasificada por el tipo de soldadura haciendo referencia a su fuente de información y metodología de cálculo;
- c.** en relación con el cálculo de valor normal y sus ajustes: sustentara que la información presentada para el cálculo de valor normal corresponde al producto objeto de examen y que los precios que consideró son precios internos en los mercados de los países examinados y explicara por qué dichos precios son una referencia válida para efectos del cálculo del valor normal; presentara la metodología de cálculo para obtener los precios estimados y cómo clasificó el producto objeto de examen por tipo de soldadura, el soporte documental que sustentara que los precios se encuentran en nivel ex fábrica, y los cálculos de valor normal en los mismos términos de venta que el precio de exportación para poder realizar la comparación equitativa; y
- d.** en relación con los aspectos de daño a la rama de producción nacional: explicara la metodología, criterios y cálculos que consideró para obtener los volúmenes y valores de importaciones y para estimar los indicadores económicos de la industria nacional para el periodo de análisis, al igual que, la metodología y cálculos que utilizó para obtener los precios de los Estados Unidos e India correspondientes a 2020, así como los elementos y factores que sustentan la forma que propone para describir los efectos dañinos de las importaciones objeto de examen; proporcionara las pruebas que sustenten los volúmenes de tubería que se demandó en el periodo de análisis, así como los elementos que sustenten estimar que las importaciones de los Estados Unidos, España e India alcanzarían un volumen que les permitiría una participación en el Consumo Nacional Aparente (CNA) igual a la que tuvieron en el periodo investigado del procedimiento original, proyectar el precio de la tubería de fabricación nacional al mercado interno para 2021 y 2022 a partir del precio que resultó de licitaciones realizadas en 2019 y 2020, y estimar que el precio de las importaciones objeto de examen para 2021 y 2022 sería el mismo que las importaciones que se observaron en el periodo de examen; presentara la información que sustente que los proyectos de licitación que incluyen los volúmenes de tubería que se utilizarán ya se efectuaron, continúan vigentes o se realizarán y las razones por las cuales, en un escenario de eliminación de cuotas compensatorias, tanto la producción y las ventas al mercado interno de la industria nacional y de Tubacero se incrementan con respecto al volumen que alcanzaron en el periodo de examen, y describiera la metodología y los cálculos que realizó para estimar los indicadores económicos de la industria nacional y de la empresa para 2021 y 2022.

29. El 6 de agosto de 2021 Tubacero presentó su respuesta al requerimiento de información señalado en el punto anterior. No obstante, omitió justificar que la cotización de gastos aduanales corresponde al periodo de examen, así como presentar los anexos identificados como 12.d.i "Páginas de internet sobre inflación en EUA", 12.g.iii.1 "Nota metodológica precios de transporte", así como los soportes documentales de las afirmaciones que se presentaron en el "Informe sobre los mercados nacionales de tubos soldados de gran diámetro en España, India y Estados Unidos" (el "Informe"), elaborado por el consultor

especializado UNO International Trade Strategy ("UNO International"), en 2021.

30. El 12 de agosto de 2021 la Secretaría requirió a Tubacero para que indicara una sola herramienta de acceso a la información que presentó en respuesta al requerimiento de información formulado el 9 de julio de 2021 y proporcionara los permisos correspondientes para obtenerla. Presentó su respuesta el 13 de agosto de 2021.

31. El 5 de noviembre de 2021 la Secretaría requirió a Tubacero para que, entre otras cuestiones, corrigiera diversos aspectos de forma, presentara los anexos que omitió, así como para que atendiera lo siguiente:

- a. con relación al cálculo del precio de exportación y los ajustes que proporcionó: i) para el caso de los Estados Unidos, presentara la metodología y soporte documental para determinar que el largo de un tubo es de 12.20 metros; realizara los cálculos del precio de exportación considerando diversos espesores con trayecto Houston-Nuevo Laredo, incluyendo el cálculo de peso teórico correspondiente con el mismo número de tubos; presentara el soporte documental que sustente que la capacidad legal de carga de un camión, conforme la regulación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos oscila entre 40,000 y 44,000 libras, y en relación con el ajuste por inflación, presentara la información del Índice de Precios al Consumidor (IPC) actualizada hasta mayo de 2021 tanto en la "Región Atlántico Medio" como en la "Región Suroeste" que corresponde a la ruta Houston-Nuevo Laredo, y ii) para el caso de India, presentara la metodología, soporte documental, constancia de ruta, fuentes y cálculos del ajuste por flete terrestre, así como las rutas y referencias de precios de flete al puerto de embarque para exportar las mercancías a Arabia Saudita y las fuentes correspondientes;
- b. en relación con el cálculo de valor normal y sus ajustes, proporcionara los soportes documentales de las afirmaciones contenidas en el Informe del consultor especializado UNO International; presentará para los Estados Unidos, los ajustes por diferencias físicas por recubrimiento, así como la metodología y el soporte documental de los cálculos de inflación, y para India, la metodología y el soporte documental de los cálculos de inflación; el precio sobre diversas medidas de tubería que obtuvo de la consultora Penta-Transaction en valor normal y aplicara el ajuste por recubrimiento añadiendo al precio de tubería "desnuda", y
- c. en relación con los aspectos de daño a la rama de producción nacional, para que explicara en relación con el ajuste que realizó en las exportaciones en 2020, por qué las cifras de exportaciones de 2020 no se modificaron.

32. El 6 de diciembre de 2021 Tubacero presentó su respuesta al requerimiento de información señalado en el punto anterior. No obstante, omitió presentar lo siguiente: i) Anexo 7, referente al IPC actualizado hasta mayo de 2021 tanto en la "Región Atlántico Medio" como en la "Región Suroeste" que corresponde a la ruta Houston-Nuevo Laredo; ii) Anexo 11, respecto al sustento de la tasa promedio de inflación de India en 2020 y mayo de 2021 y de los Estados Unidos en 2020, y iii) Anexo 13, que Tubacero indicó "contiene diversos archivos que dan cuenta del cálculo de costo de recubrimiento, así como de las fuentes de información en relación con los materiales e insumos empleados en el cálculo, así como un apunte metodológico".

33. El 6 de enero de 2022 la Secretaría requirió a Tubacero para que presentara los anexos que omitió en su respuesta al requerimiento del 6 de diciembre de 2021. Presentó su respuesta el 13 de enero de 2022.

3. No partes

34. El 9 de julio y 12 de octubre de 2021 la Secretaría requirió a diversos agentes aduanales e importadores para que proporcionaran pedimentos de importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, para el periodo de análisis, acompañados de factura y documentos anexos. Los plazos vencieron el 23 de julio y 26 de octubre de 2021, respectivamente.

35. El 9 de julio de 2021 la Secretaría requirió a la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO) para que proporcionara la metodología de identificación de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y/o helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm originarias de los Estados Unidos correspondientes al periodo de examen. El plazo venció el 23 de julio de 2021.

36. El 9 de Julio de 2021 la Secretaría requirió a las empresas Forza SPL, S.A. de C.V. ("Forza SPL"), Tubería Laguna, S.A. de C.V. ("Tubería Laguna"), Tuberías Procarsa, S.A. de C.V. ("Tuberías Procarsa") y T-H Tubería Helicoidal, S.A. de C.V. ("T-H Tubería Helicoidal") para que indicaran si fabrican tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y/o helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm. El plazo venció el 23 de julio de 2021. Forza SPL no presentó su respuesta.

37. El 12 de octubre de 2021 la Secretaría requirió a la empresa T-H Tubería Helicoidal para que indicara el nombre de la empresa fabricante de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y/o helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm y proporcionara sus volúmenes de producción y ventas al mercado interno y externo para el periodo de análisis. El plazo venció el 26 de octubre de 2021.

38. El 12 de octubre de 2021 la Secretaría requirió a Grupo Villacero, S.A. de C.V. ("Grupo Villacero"), para que confirmara si es fabricante de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y/o helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm y, de ser el caso, proporcionara su volumen de producción y ventas al mercado interno y externo para el periodo de análisis. El plazo venció el 26 de octubre de 2021.

K. Segundo periodo de ofrecimiento de pruebas

39. El 12 de agosto de 2021 la Secretaría notificó a Tubacero y a la Delegación de la Unión Europea en México la apertura del segundo periodo de ofrecimiento de pruebas, con objeto de que presentaran los argumentos y las pruebas complementarias que estimaran pertinentes.

40. El 21 de septiembre de 2021 únicamente Tubacero presentó argumentos y pruebas complementarias, los cuales constan en el expediente administrativo del caso, mismos que fueron considerados para la emisión de la presente Resolución.

L. Otras comparecencias

41. El 14 de mayo de 2021 Forza SPL solicitó una prórroga para presentar su respuesta al formulario oficial, los argumentos y las pruebas correspondientes al primer periodo de ofrecimiento de pruebas. El plazo venció el 4 de junio de 2021, sin embargo, no presentó la respuesta al formulario oficial, argumentos ni pruebas.

42. El 4 de junio de 2021 la CANACERO presentó registros de producción nacional de tubería de acero al carbono con costura correspondientes al periodo de análisis, así como la base de importaciones de tubería de acero al carbono con costura por fracción arancelaria, para el mismo periodo, que obtuvo del Servicio de Administración Tributaria (SAT).

43. El 16 de febrero de 2022 la Embajada de India en México manifestó su intención de participar en este procedimiento y solicitó la información relevante del mismo. El 24 de febrero de 2022 solicitó participar en la audiencia pública de este procedimiento. El 2 de marzo de 2022 solicitó los hechos esenciales del procedimiento y el 8 de marzo de 2022 presentó sus alegatos. Comparecencias que no fueron consideradas por lo señalado en el punto 52 de la presente Resolución.

M. Hechos esenciales

44. El 22 de febrero de 2022 la Secretaría notificó a Tubacero y a la Delegación de la Unión Europea en México los hechos esenciales de este procedimiento, los cuales sirvieron de base para emitir la presente Resolución, de conformidad con los artículos 6.9 y 11.4 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (el "Acuerdo Antidumping"). El 8 de marzo de 2022 Tubacero presentó argumentos sobre los hechos esenciales, los cuales se consideraron para emitir la presente Resolución. La Delegación de la Unión Europea en México no presentó argumentos a los hechos esenciales.

N. Audiencia pública

45. El 1 de marzo de 2022 se celebró la audiencia pública de este procedimiento con la participación de la Embajada de India en México y de Tubacero, quienes tuvieron la oportunidad de exponer sus argumentos y replicar los de sus contrapartes, según consta en el acta que se levantó con tal motivo, la cual constituye un documento público de eficacia probatoria plena, de conformidad con el artículo 46 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo (LFPCA).

O. Alegatos

46. El 8 de marzo de 2022 Tubacero presentó sus alegatos, los cuales se consideraron para emitir la presente Resolución. La Delegación de la Unión Europea en México no presentó alegatos.

P. Opinión de la Comisión de Comercio Exterior

47. Con fundamento en los artículos 89 F fracción III de la Ley de Comercio Exterior (LCE) y 19 fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía (RISE), se sometió el proyecto de la presente Resolución a la opinión de la Comisión de Comercio Exterior, que lo consideró en su sesión del 2 de septiembre de 2022. El proyecto fue opinado favorablemente por mayoría.

CONSIDERANDOS

A. Competencia

48. La Secretaría es competente para emitir la presente Resolución, conforme a los artículos 16 y 34 fracciones V y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, apartado A, fracción II numeral 7, y 19 fracciones I y IV del RISE; 11.1, 11.3, 11.4, 12.2 y 12.3 del Acuerdo Antidumping, y 5 fracción VII, 67, 70 fracción II y 89 F de la LCE.

B. Legislación aplicable

49. Para efectos de este procedimiento son aplicables el Acuerdo Antidumping, la LCE, el Reglamento de la Ley de Comercio Exterior (RLCE), el Código Fiscal de la Federación, la LFPCA aplicada supletoriamente, de conformidad con el artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expide la LFPCA, así como el Código Federal de Procedimientos Civiles, estos tres últimos de aplicación supletoria.

C. Protección de la información confidencial

50. La Secretaría no puede revelar públicamente la información confidencial que las partes interesadas presentaron, ni la información confidencial que ella misma se allegó, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 6.5 del Acuerdo Antidumping, 80 de la LCE, y 152 y 158 del RLCE.

D. Derecho de defensa y debido proceso

51. Las partes interesadas tuvieron amplia oportunidad para presentar toda clase de argumentos, excepciones y defensas, así como las pruebas para sustentarlos, de conformidad con el Acuerdo Antidumping, la LCE y el RLCE. La Secretaría los valoró con sujeción a las formalidades esenciales del procedimiento administrativo.

E. Información no aceptada

52. Mediante oficios UPCI.416.22.0318, UPCI.416.22.0339 y UPCI.416.22.0358 del 21 y 28 de febrero y 3 de marzo de 2022, respectivamente, la Secretaría notificó a la Embajada de India en México la preclusión de su derecho para comparecer como parte acreditada en el presente procedimiento, toda vez que compareció de manera extemporánea, no obstante que se le notificó la Resolución de Inicio por oficio UPCI.416.21.0422 del 5 de abril de 2021 y mediante la publicación de dicha Resolución en el DOF de la misma fecha; asimismo, que el plazo para presentar comentarios a los hechos esenciales y alegatos únicamente aplica para las partes interesadas acreditadas, oficios que se tienen por reproducidos como si a la letra se insertaran en la presente Resolución. En consecuencia, las comparecencias señaladas en el punto 43 de la presente Resolución no se consideraron para este procedimiento.

F. Análisis sobre la continuación o repetición del dumping

53. Durante el presente procedimiento no compareció ninguna empresa productora-exportadora del producto objeto de examen, ni los gobiernos de los Estados Unidos, España e India para presentar información, argumentos y pruebas sobre valor normal o precio de exportación, no obstante que se les otorgó amplia oportunidad para ello. Si bien, compareció la Delegación de la Unión Europea en México, no aportó información para el análisis de la continuación o repetición del dumping. Por lo anterior, la Secretaría realizó el examen sobre la continuación o repetición del dumping con base en la información y pruebas presentadas por Tubacero, así como con la información de la que ella misma se allegó.

54. Tubacero consideró que la eliminación de la cuota compensatoria definitiva que se examina daría lugar a la repetición o continuación de la discriminación de precios, en un contexto de licitaciones previstas para los veinticuatro meses siguientes al periodo de examen, mismas que prometen un volumen de más de medio millón de toneladas métricas para el producto objeto de examen. Para ello, presentó las licitaciones proyectadas de tubería para 2021 y 2022 en el "Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019", de la Secretaría de Energía (SENER).

1. Precio de exportación

55. Para el cálculo del precio de exportación Tubacero presentó la base de datos de las importaciones del producto objeto de examen que ingresaron por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.12.01, 7305.19.01, 7305.11.99, 7305.12.99 y 7305.19.99 de la TIGIE correspondientes al periodo de examen, que le proporcionó la CANACERO, cuya fuente es el SAT.

56. A petición de Tubacero, la CANACERO presentó la base de datos de las importaciones totales de tubería de acero al carbono con costura por fracción arancelaria, para el periodo de examen, que obtuvo del SAT.

57. La Secretaría observó que la base de datos que presentó la CANACERO y que utilizó Tubacero para calcular el precio de exportación sólo eran valores y no presentó la metodología de depuración, formulación, tipos de cambio ni factores de conversión, por lo que, se le requirió para que proporcionara la información faltante que permitiera identificar operaciones para ser consideradas para el cálculo de precio de exportación.

58. En respuesta, la CANACERO presentó la base de datos correspondiente a las importaciones del producto objeto de examen originadas de los Estados Unidos, durante el periodo de examen.

a. Estados Unidos

59. A partir de la base de datos señalada en el punto anterior de la presente Resolución, la CANACERO segregó aquellas operaciones que correspondían al periodo de examen y, a partir de ahí, analizó la información con la finalidad de identificar el producto objeto de examen. Como resultado, obtuvo operaciones que correspondían a la tubería objeto de examen originaria de los Estados Unidos y excluyó las que, por su descripción incompleta, no permitieron identificar plenamente las características del tipo de producto, tales como: espesores de pared, especificaciones y tipo de tubería.

60. La CANACERO concluyó que las importaciones identificadas como producto objeto de examen, con la información que tuvo disponible, son las operaciones que se deben considerar para un cálculo de precio de exportación.

61. Por su parte, Tubacero con la base de importaciones que le proporcionó la CANACERO, señalada en el punto 55 de la presente Resolución, obtuvo las importaciones definitivas originarias de los Estados Unidos correspondientes al periodo de examen, donde identificó lo siguiente:

- a. que existían operaciones de producto examinado y no examinado, las cuales señaló eran insignificantes dado su volumen y características;
- b. aquellas operaciones efectuadas vía terrestre y referentes al segmento del mercado de distribuidores, dado su volumen y características;
- c. aquellas operaciones que correspondían al producto objeto de examen que, por su volumen importado, no correspondían a operaciones pertenecientes al mercado de licitaciones del producto objeto de examen, y
- d. tres operaciones en las que su descripción no era clara, mismas que excluyó.

62. Tubacero señaló que no consideró como producto examinado la tubería con calidad distinta a la norma API 5L y características dimensionales distintas a las del producto objeto de examen, debido a que la falta de correspondencia a dicha norma, hace que el mismo no sea comerciable, ni se pueda emplear para los usos para los que fue fabricado; así como tubos curvados, arreglos de tubería, tubos de acero y tubería de entubación (casing).

63. Clasificó las operaciones con recubrimiento y sin recubrimiento, debido a que en la base de datos se podía identificar esta característica.

64. Preciso que la unidad de medida comercial y la de la TIGIE no es la misma, razón por la cual proporcionó un factor de conversión de metros lineales a kilogramos que se encuentra en la norma API 5L.

65. La Secretaría requirió a Tubacero para que indicara por qué toda la tubería con calidad, características y dimensiones distintas al producto objeto de examen de acuerdo con la norma API 5L, correspondería a productos no examinados. Tubacero respondió que debía de atenderse a las normas técnicas que rigen al producto en el mercado al que se dirige, en tanto que, la falta de cumplimiento del producto a dicha norma hace que el mismo no sea comerciable ni se pueda emplear para los usos para los que fue fabricado.

66. Asimismo, se le requirió que aclarara la razón de excluir del cálculo de precio de exportación aquellas operaciones por la falta de identificación del diámetro y espesor de la tubería, dado que las fracciones arancelarias examinadas cubren las características esenciales que definen al producto objeto de examen (diámetro y soldadura). Tubacero respondió que una referencia válida para el precio de exportación debe permitir comparaciones adecuadas con el objeto de establecer un posible

margen de discriminación de precios. Indicó que una referencia que carezca de los elementos mínimos de especificidad para asociarlos a su precio y discernir sobre la condición de dicho precio y su comparabilidad al valor normal se debe evitar, ya que introduce distorsiones en los análisis de precios, resta objetividad e impide comparaciones equitativas de precios.

67. Por su parte, la Secretaría se allegó de las estadísticas de las importaciones que reportó el Sistema de Información Comercial de México (SIC-M) para las fracciones arancelarias por las que ingresa el producto objeto de examen; solicitó los pedimentos de importación y documentos anexos a diversos agentes aduanales e importadores, con la intención de replicar la metodología e información descrita en los puntos 55 a 66 de la presente Resolución.

68. Al replicar dicha metodología en la base de datos del SIC-M, la Secretaría revisó el campo de descripción del listado de importaciones, con el objetivo de verificar que las operaciones correspondieran a la definición del producto objeto de examen. Contrastó dicha descripción con los pedimentos de importación y documentos anexos solicitados a diversos agentes aduanales e importadores. También revisó la unidad de medida en que se reportó el volumen de cada transacción. Asimismo, coincidió con aquellas operaciones excluidas de la base de datos de la CANACERO que no correspondían al producto objeto de examen.

i. Determinación

69. La Secretaría calculó un promedio del precio de exportación por kilogramo clasificando el producto importado por costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, originarias de los Estados Unidos, para el periodo de examen, replicando la metodología señalada en los puntos 55 a 66 de la presente Resolución, en cuanto a la identificación de la tubería objeto de examen, toda vez que verificó que se tratan de precios de diámetros que corresponden al producto objeto de examen de acuerdo con la información que se obtuvo de las estadísticas de importación del SIC-M compulsadas con los pedimentos de importación de los que se allegó la Secretaría y que se da en un marco de intercambio de información entre agentes y apoderados aduanales e importadores, por una parte, la información de la Autoridad aduanera, por la otra, mismas que son revisadas por el Banco de México y, por tanto, se considera la mejor información disponible.

70. Tubacero señaló que las operaciones exportadas a México durante el periodo de examen era un grupo insignificante de exportaciones efectuadas vía terrestre y pertenecientes al segmento del mercado de distribuidores, dado su volumen y características; sin embargo, las utilizó para calcular el precio de exportación. Al respecto, la Secretaría precisa que la legislación de la materia no establece un umbral para determinar lo que es insignificante para efectos de desestimar el volumen de las importaciones en un procedimiento de examen de vigencia.

71. Con fundamento en el artículo 40 del RLCE, la Secretaría calculó un precio de exportación promedio en dólares por kilogramo para la tubería al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, originaria de los Estados Unidos.

ii. Ajustes al precio de exportación

72. Tubacero indicó que, como las importaciones son a nivel de mercado distribuidores y no de concursos y licitaciones, que estima debe ser el apropiado para hacer las comparaciones de precios, empleó la metodología de cálculo del precio de exportación denominada "ingeniería en reversa" a fin de obtener una referencia de precios ex fábrica, partiendo del precio reportado en las estadísticas de importación, deduciendo todos y cada uno de los conceptos aplicables y gastos incurridos para que la tubería objeto de examen fuera exportada a México. Dichos ajustes y soportes documentales se detallan a continuación.

73. Tubacero propuso ajustar el precio de exportación por gastos aduanales e Impuesto al Valor Agregado (IVA), flete aduana distribuidor, margen de compra menor a un camión ("margen truckload"), margen de distribuidor, flete patio distribuidor planta y recubrimiento. Realizó un ajuste por inflación para los datos que se encontraban fuera del periodo de examen correspondientes al flete aduana distribuidor, flete patio distribuidor planta y recubrimiento. Señaló, en su respuesta al formulario oficial, que presentaba una hoja de trabajo con el cálculo correspondiente a fin de que la Secretaría pudiera reproducir los cálculos.

74. La Secretaría observó, en la respuesta al formulario oficial, que Tubacero no presentó los soportes documentales para los ajustes flete aduana distribuidor, recubrimiento y margen de distribuidor, así mismo, que las metodologías presentadas eran poco claras. Por tanto, requirió a Tubacero para que proporcionara las metodologías de cálculo, el soporte documental y el señalamiento de las fuentes consultadas.

75. En respuesta al requerimiento de información, Tubacero proporcionó la metodología de ajustes al precio de exportación. Señaló que analizó los precios con los que contaba para acreditar la existencia del dumping. El análisis se basó en dos supuestos: i) operaciones de muy bajo volumen y ii) transporte terrestre desde la plaza de distribuidores más fuerte en los Estados Unidos, que es Houston, Texas, a las aduanas terrestres mexicanas de Nuevo Laredo y Reynosa, Tamaulipas, correspondientes a las operaciones identificadas.

(1) Recubrimiento

76. En su respuesta al formulario oficial Tubacero proporcionó una hoja de cálculo donde presenta un ejercicio de evaluación del costo de recubrimiento exterior epóxido (FBE, por las siglas en inglés de Fusion Bonded Epoxy) utilizado para evitar corrosión en la tubería utilizadas en la industria energética.

77. La Secretaría requirió a Tubacero para que explicara, en principio, por qué clasificó a la tubería con recubrimiento como producto no examinado considerando que esta característica definiera al producto examinado y, por otro lado, propuso un ajuste por recubrimiento para que fuera equiparable a la tubería "desnuda", que presentara fuentes consultadas y el soporte documental, en su caso; así como, la justificación que sustentara que el ajuste era procedente.

78. Tubacero respondió que el recubrimiento no es una característica esencial ni definitoria del producto objeto de examen, sino un accesorio que puede tomar diferentes formas y materiales, cuyo costo e impacto en el precio de exportación no es identificable en ausencia de una referencia de su material o composición.

79. Agregó que la tubería objeto de examen puede ser importada con o sin recubrimiento; mientras que, las referencias de precio de valor normal corresponden a tubería "desnuda". Consideró que esta distinción es importante, ya que los consumidores que requieren ciertas condiciones, prefieren importar la tubería "desnuda" y una vez importada, poner el recubrimiento. Tubacero señaló que propuso el recubrimiento en su modalidad FBE para llevar una operación específica de importación a la base ex fábrica, aplicando el costo por el recubrimiento más usado en las operaciones de mercado de gas y petróleo, con la finalidad de llevar el tubo en cuestión a la condición "desnuda" ya que no tuvo acceso a la información del recubrimiento que se empleó en la tubería objeto de dicha operación específica de importación.

80. La Secretaría considera improcedente este ajuste al precio de exportación debido a que, de conformidad con el artículo 56 del RLCE, las diferencias físicas, como es el caso del recubrimiento, corresponden a la diferencia en los costos variables de producción y que, en todo caso, se aplicara al valor normal.

(2) Gastos aduanales e IVA

81. En su respuesta al formulario oficial Tubacero presentó una hoja de cálculo con una cotización de una empresa transportista con cálculos de gastos aduanales. La Secretaría observó que la información presentada no incluía una justificación para identificar por qué estos gastos estaban implícitos en el precio de venta, así mismo, que los documentos anexos estaban fuera del periodo de examen. La Secretaría requirió a Tubacero para que explicara por qué los gastos aduanales se encontraban implícitos en el precio de venta, justificara que la cotización presentada corresponde al periodo de examen y presentara el perfil de la empresa transportista que proporcionó la información.

82. Tubacero señaló que consideró los gastos aduanales en México, ya que identificó en la base de datos que le proporcionó la CANACERO, el campo de información "VALADU-DLLS" valor puesto en aduana; es decir, un valor "DDP Aduana". Proporcionó la metodología de cálculo, la base de datos nuevamente y el perfil de la empresa transportista; sin embargo, no justificó que la cotización correspondiera al periodo de examen.

83. Con respecto al IVA presentó la metodología de cálculo con la información de lo que correspondía a gastos generales.

84. La Secretaría consideró improcedente deducir del precio de exportación tales conceptos, ya que observó que no son parte del valor en aduana reportado en la estadística de importación del SIC-M, de conformidad con lo establecido en los artículos 64 y 65 de la Ley Aduanera. Así mismo, Tubacero no justificó que la cotización correspondiera al periodo de examen.

(3) Flete aduana distribuidor

85. Tubacero incluyó en su respuesta al formulario oficial una hoja de cálculo denominada "Flete Aduana Distribuidor", donde presenta una comunicación electrónica de una empresa transportista, con una cotización del trayecto origen de la "Ciudad de Houston, Tx., EUA a su destino en Ciudad de Reynosa, Tamps., México", del 22 de mayo de 2021, donde el precio cotizado corresponde a un servicio prestado a través de territorio de los Estados Unidos y, por lo tanto, sujeto a tarifas y costos de dicho país. Posteriormente, presentó otros trayectos no mencionados inicialmente: "Nuevo Laredo-Houston, Houston-Baton Rouge y Houston-MacKee Sport, sin justificar la razón de su inclusión.

86. La Secretaría requirió a Tubacero para que presentara el soporte documental de la información utilizada para el cálculo del ajuste, la capacidad del camión, el perfil de la empresa transportista que proporcionó la información, la metodología empleada en la hoja de cálculo presentada en su respuesta al formulario oficial, las rutas específicas de cada trayecto, y la metodología del ajuste por inflación para llevar las cifras al periodo de examen.

87. Tubacero presentó nuevamente la memoria de cálculo de los trayectos de fletes: Nuevo Laredo-Houston, Houston-Baton Rouge, Houston-MacKee Sport y Houston-Reynosa, sin presentar los soportes documentales de cada una de las rutas, los datos utilizados para el cálculo del ajuste correspondiente, la fuente y el soporte documental de la capacidad del camión.

88. La Secretaría requirió a Tubacero para que completara la información sobre la longitud del tubo empleado en la memoria de cálculo. Tubacero respondió que el largo utilizado corresponde a las tolerancias establecidas en la norma API 5L. Señaló que la longitud resulta comercialmente adecuada para transportar tubos en plataformas.

89. Tubacero señaló que el número de tubos por camión está en función de las dimensiones de los tubos, las exigencias del cliente y la prevención de riesgos en el transporte, de tal manera que, cuatro tubos por camión, pudiera corresponder a una capacidad teórica.

90. También se requirió a Tubacero que, de acuerdo a la cotización presentada por la empresa transportista, indicara qué conceptos cubría esta cotización. Tubacero respondió que sólo cubre el flete terrestre en sí, sin abarcar las maniobras de carga y descarga.

91. Presentó soportes documentales correspondientes a los montos aplicados, características de la mercancía examinada para efectos de cálculo y mapas para la estimación de los trayectos señalados en el punto 87 de la presente Resolución, obtenidos a través del buscador google maps.

92. Tubacero respondió que seleccionó el punto de origen de las rutas en función de la ubicación de los grandes centros de distribución de tubería en los Estados Unidos, en este caso, la Ciudad de Houston, Texas, es el epicentro de distribución de tubería con destino a México y los puntos de destino de las rutas en Nuevo Laredo-Tamaulipas y Reynosa, Tamaulipas, ya sin mencionar los otros destinos, por ser las rutas de entrada empleados por los importadores en las operaciones que sirvieron de base para calcular la referencia de precio de exportación para los Estados Unidos.

93. Con respecto a la capacidad del camión, Tubacero señaló que, de acuerdo a la comunicación electrónica del 20 de julio de 2021 con una empresa transportista, se desprende una capacidad aproximada de 20 toneladas.

94. La Secretaría analizó la información proporcionada por Tubacero y constató la información sobre los trayectos del centro de distribución de Houston, Texas, como epicentro de distribución, las rutas de fletes y la capacidad del camión utilizada en

función de las dimensiones de los tubos, de acuerdo a las necesidades del cliente para efectos de calcular el ajuste correspondiente, por lo que, lo consideró procedente.

(4) Margen de compra menor a un camión

95. En respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que ajustaba por "margen truckload", para ello presentó dos comunicaciones electrónicas con dos empresas que se dedican a la distribución de tubería del 2 de junio de 2020 y 3 de junio de 2021, donde se explica la asignación del precio a los requerimientos de la tubería de línea, sin especificar el término y su aplicación. Por tanto, la Secretaría requirió a Tubacero que proporcionara la definición del concepto "truckload", la capacidad base de camión sobre la cual se determinan las toneladas, señalara si la asignación de este concepto al precio es una práctica común en la venta de la tubería objeto de examen, su justificación y cómo identificó que las operaciones de importación presentaban gastos por este concepto.

96. Tubacero señaló que, en la práctica, los distribuidores lo aplican y está implícito en el precio, cuando la venta es inferior a la capacidad de un camión y deben cubrir invariablemente el costo del flete equivalente a un "truckload" independientemente del volumen de carga. Presentó nuevamente las comunicaciones electrónicas señaladas en el punto anterior de la presente Resolución, explicando la aplicación de este ajuste.

97. Asimismo, indicó que es una práctica de cargo realizada por los distribuidores de tubería en los Estados Unidos, en razón de surtir pedidos por volúmenes inferiores a un camión (aproximadamente 20 toneladas métricas), que corresponde al tipo de transacciones correspondientes y normalmente no se carga por separado, sino que viene implícito en el precio, pero lo presentaban por separado para establecer su monto.

98. Tubacero manifestó que, como participante del mercado, al observar volúmenes inferiores a un "truckload" por embarque, le es posible identificar que dichas operaciones llevan dicho cargo implícito en el precio.

99. La Secretaría observó que Tubacero no proporcionó la definición y función del concepto "truckload", por lo que, le solicitó presentara la información correspondiente.

100. Tubacero indicó que "truckload" es la capacidad legal de carga de un camión que oscila entre 40,000 y 44,000 libras, aproximadamente 20 toneladas, conforme a las regulaciones del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, sin presentar las pruebas que sustentaran su afirmación, por lo que, se le solicitaron los soportes documentales correspondientes. Proporcionó el documento "USDOT Regulatory Relief Fact Sheet", referente a los permisos de capacidad de carga terrestre publicado en la página de Internet <http://www.transportation.gov> en 2014 y la comunicación electrónica del 12 y 17 de noviembre de 2021, referente a la capacidad de carga terrestre de camión.

101. La Secretaría, analizó la información presentada por TUBACERO y constató que la capacidad del camión utilizada en función de las dimensiones de los tubos, según las necesidades del cliente, es la capacidad legal de carga, de acuerdo con el documento "USDOT Regulatory Relief Fact Sheet", por lo que, consideró pertinente aplicar el ajuste de margen por compra menor a un camión.

(5) Margen de distribuidor

102. En lo que respecta al ajuste por margen de distribuidor, Tubacero presentó, en su respuesta al formulario oficial, información sobre precios de venta al usuario final y precios de importación de determinadas medidas para tubería de acero con soldadura longitudinal (LSAW) que se encontraban fuera del periodo de examen.

103. La Secretaría requirió a Tubacero que presentara la metodología aplicada y una descripción de los campos de información "Precio Venta Usuario Final. Precio SAWL Ajustado" y "Precio importación. Precio SAWL Ajustado".

104. Tubacero proporcionó el reporte "Pipe Logix Line Pipe Spot Market Price", publicado por Pipe Logix, LLC. (el "reporte de Pipe Logix") en su página de Internet (www.pipe-logix.com) con el cual señaló puede determinar el margen de un distribuidor. Presentó información sobre tubería de 18, 20 y 24 pulgadas con proceso de soldadura LSAW debido al alcance de ese reporte, siendo de junio, julio y agosto de 2017 y 2018 y agosto, septiembre y octubre de 2019 y para el periodo de examen.

105. Al respecto, la Secretaría requirió a Tubacero para que justificara por qué los datos de periodos ajenos al examinado podían reflejar el comportamiento presentado en el margen de distribuidor y presentara la metodología que, en su caso, permitiera actualizar los comportamientos de otros años al periodo de examen. Tubacero presentó la metodología del uso de precios de venta en el periodo de examen, explicó que sólo utilizó el mes de enero de 2020 debido a que el formato del reporte de Pipe Logix, señalado en el punto anterior de la presente Resolución, fue cambiado y ya no presentaba el precio de venta individual, sino promediaba diversos diámetros.

106. Asimismo, se le requirió que aclarara si el margen de distribuidor hacía referencia a la venta en el mercado interno mexicano o al obtenido por los distribuidores estadounidenses. Tubacero respondió que es una proporción de la ganancia del distribuidor en el mercado de los Estados Unidos y constituye parte integral del precio del distribuidor que carga a sus clientes, por lo que no corresponde al margen contenido por importador en el mercado mexicano.

107. La Secretaría revisó el reporte de Pipe Logix, analizó la información y replicó el cálculo efectuado por Tubacero, y consideró que el ajuste por margen de distribuidor es procedente al ser un ajuste obtenido por los distribuidores en el mercado de los Estados Unidos y está implícito en el precio de venta.

(6) Flete patio distribuidor planta

108. Tubacero, en una hoja de cálculo de su respuesta al formulario oficial, presentó una comunicación electrónica del 21 de mayo de 2021 con una empresa transportista, en la que se reportan datos de fletes en los Estados Unidos de Houston-Baton Rouge y Houston-Mckee Sport. Al respecto, la Secretaría le requirió que justificara por qué este ajuste estaba implícito en el precio de venta, que presentara los soportes documentales correspondientes y la información del periodo de examen. Tubacero indicó que, en la práctica común de venta en los Estados Unidos, quien compra es quien cubre los gastos de movimiento de la

mercancía desde la planta o lugar de venta hasta su lugar de destino. Señaló que adjuntaba la información solicitada, sin embargo, no la proporcionó.

109. Asimismo, se le requirió que justificara y presentara la metodología de los precios reportados, la capacidad del contenedor, justificara la distancia entre el lugar de envío y de destino y que incluyera los soportes documentales correspondientes. Tubacero proporcionó una nota metodológica, la capacidad del contenedor y los mapas que ilustraron los trayectos de Houston-Baton Rouge y Houston-Mckee Sport.

110. La Secretaría una vez revisada la información que Tubacero proporcionó sobre el ajuste flete patio distribuidor consideró improcedente aplicar este ajuste, debido a que observó en las facturas de venta anexas a los pedimentos de importación de los que se allegó, que no correspondía utilizar la metodología de "ingeniería en reversa" propuesta por Tubacero, debido al término de venta de la operación realizada.

(7) Inflación

111. Para el "ajuste inflacionario" aplicado en el flete aduana distribuidor, flete patio distribuidor planta y recubrimiento, Tubacero señaló que para la cotización de los fletes terrestres utilizó el IPC obtenido de la página de Internet del U.S. Bureau of Labor Statistics (<https://www.bls.gov>), de 2011 a 2021 para la Región de Atlántico Medio. Indicó que la actualización al periodo de examen se efectuó conforme a la inflación anual de los Estados Unidos; a partir de la inflación anual reportada en la página de Internet <https://www.bls.gov>, calculó una inflación mensual, mediante la división de dicha cifra entre doce, posteriormente, multiplicó la inflación por el flete en dólares por tonelada métrica cotizado para 2021.

112. La Secretaría requirió a Tubacero para que presentara el IPC para la Región Suroeste y Región Atlántico Medio para cubrir el trayecto Houston-Nuevo Laredo, debido a que se observó que la información sobre IPC que presentó sólo correspondía para la Región Medio-Oeste.

113. Una vez analizada la información que Tubacero presentó para aplicar la inflación y llevar al periodo examen los ajustes señalados en el punto 111 de esta Resolución, la Secretaría consideró que la metodología de cálculo presentada era incorrecta debido a lo siguiente:

- a. presentó factores de inflación a abril 2021, se le solicitó su actualización a mayo 2021, ya que la cotización presentada para flete terrestre correspondía a este mes y año;
- b. si la cotización del flete es de mayo de 2021, para llevarlos a mayo de 2020, se debiera calcular utilizando la inflación interanual a mayo de 2021 que, en este caso, corresponde al 5% como se indica en el Índice Nacional de Precios y llevar el precio a mayo de 2020; es decir, sacar el factor de deflactación de la siguiente manera: $1 / 1 + \text{IPC Mayo 2021} = 1 / 1.05 = 0.952381$, y
- c. este último factor multiplicarlo por el valor del flete por tonelada.

114. La inflación en 2021 fue muy alta en los Estados Unidos, es por eso que el factor no se aplicó adecuadamente. Por tal motivo, la Secretaría utilizó la metodología antes señalada para aplicarla en el ajuste flete aduana distribuidor que se debía utilizar para el precio de exportación, sin aplicarla a los ajustes flete patio distribuidor planta y recubrimiento, por lo señalado en los puntos 80 y 110 de la presente Resolución.

iii. Determinación

115. Una vez que la Secretaría tuvo disponible la información solicitada a Tubacero para el cálculo del precio de exportación y de la que ella misma se allegó, pudo constatar que no era necesario utilizar la metodología de "ingeniería en reversa", propuesta por Tubacero, debido a los términos de venta que observó en las facturas anexas a los pedimentos de importación de los que se allegó.

116. La Secretaría depuró la base de datos del SIC-M que se allegó, excluyendo aquellas operaciones en las cuales se pudo observar que no correspondían al producto objeto de examen y con la metodología de Tubacero, clasificó las operaciones con recubrimiento y sin recubrimiento.

117. Una vez clasificadas las operaciones, de conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53 y 54 del RLCE, la Secretaría aceptó los ajustes propuestos sobre los términos de venta correspondientes a flete aduana distribuidor, margen por compra menor a un camión y margen de distribución, de acuerdo a la metodología que Tubacero proporcionó. Así mismo, en el ajuste de flete aduana distribuidor se aplicó el "ajuste inflacionario", utilizando la metodología señalada en el punto 113 de la presente Resolución.

118. La Secretaría determinó no ajustar el precio de exportación por concepto de recubrimiento debido a que éste es un ajuste por diferencias físicas que sólo se aplica al valor normal, gastos aduanales e IVA y flete patio distribuidor, debido al término de venta que la Secretaría observó en las facturas de venta anexas a los pedimentos de importación de los que se allegó.

b. India

119. En su respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que en la base de datos del SAT, que CANACERO depuró para India, no se registraron operaciones de exportación al mercado mexicano, por lo que, presentó las operaciones de exportación de India a terceros países a partir de información obtenida de la página de Internet de Penta-Transaction (www.penta-transaction.com), misma que registra precios a nivel Libre a Bordo (FOB, por las siglas en inglés de Free On Board) puerto de salida. Clasificó los mercados de exportación de India de acuerdo con la participación en el total de comercio que efectúa a cada uno de los países; identificó dos de mayor porcentaje: Canadá y Arabia Saudita.

120. Indicó que no consideró a Canadá, porque encontró una agrupación que no detallaba las dimensiones ni las

características de la tubería que le permitiera considerar que se trataba del producto objeto de examen.

121. La Secretaría corroboró que, efectivamente, en las exportaciones de India a Canadá no se podía identificar el tipo de producto, sus dimensiones y características de tubería, por lo que, constató la afirmación de Tubacero.

122. Tubacero identificó como principal mercado de exportación de la mercancía examinada a Arabia Saudita, durante el periodo de examen; clasificó las operaciones por tipo de soldadura LSAW, helicoidal (HSAW) y recta (ERW) sin especificar el motivo de su clasificación.

- a. para la tubería con soldadura LSAW, indicó que de acuerdo a la información identificada y, al realizar la comparación con el valor normal, obtenido del Informe del consultor especializado Uno International, arrojó margen de discriminación de precios superiores al de minimis. Señaló que el precio presentado no traía ajuste por flete interno;
- b. para la tubería con soldadura HSAW indicó que calculó a partir de los precios de la tubería con soldadura LSAW reportados por el consultor especializado UNO International, los cuales, también al comparar con el valor normal, arrojan márgenes de discriminación de precios. Señaló que el precio tampoco está ajustado por flete interno, y
- c. para la tubería con soldadura ERW identificó sólo una exportación a los Emiratos Árabes, al realizar el cálculo de precio de exportación, observó que esta operación no correspondía a una realidad de mercado, ya que supera casi seis veces un precio que se pudiere considerar como comercialmente aceptable, por lo que no se puede considerar como un precio de exportación que lleve a una comparación equitativa.

123. Tubacero indicó que no podía hacer un ofrecimiento de precio de exportación para el producto examinado con soldadura ERW ni contó con los elementos para efectuar ajustes por cantidad o a nivel de comercio, debido a que la información no contiene elementos tales como: características físicas, dimensionales y otras que hubieren podido servir de base para sugerir algún ajuste.

124. Ante la información incompleta que presentó Tubacero, la Secretaría le requirió para que presentara las referencias de precios obtenidos de la página de Internet www.penta-transaction.com, así como las impresiones de pantalla de la información que obtuvo de dicha página, el perfil de la empresa, descripciones a determinados códigos, metodología de depuración, metodología de cálculo por tipo de soldadura que presentaba y unidades de medida uniformes que se reportaban en la base de datos de operaciones a India.

125. En respuesta, Tubacero presentó la metodología de uso de la página de Internet www.penta-transaction.com, explicó cómo llegó al precio de exportación presentado en su formulario oficial y señaló las variaciones de unidades de medida, sólo por lo que tocaba a longitud y peso, y presentó la metodología respectiva.

126. También se le requirió que verificara la representatividad de cada mercado de exportación de India con el fin de constatar que Arabia Saudita es el principal destino de exportación de ese país. Tubacero reafirmó los mercados de exportación de India, de acuerdo a lo señalado en el punto 119 de la presente Resolución.

127. Por parte de las operaciones de Arabia Saudita identificó las descripciones de la tubería que incluía características y dimensiones lo que permitía tener la certeza que correspondían a operaciones del producto examinado.

128. Con respecto a las unidades de medidas reportadas en la base de datos de India que no eran uniformes (metros, kilogramos, sets, etc.), Tubacero señaló que de las operaciones consideradas para el precio de exportación presentaron variación sólo con respecto a medidas de longitud y de peso, por lo que, presentó la siguiente metodología:

- a. para operaciones presentadas en metros, utilizó la fórmula contenida en la norma API 5L para obtener el peso del tubo a partir de su diámetro y espesor. Posteriormente, multiplicó por la cantidad de metros para obtener el peso en kilogramos y lo dividió entre 1,000 para llevarlo a toneladas métricas, y
- b. para las operaciones expresadas en pies, realizó la conversión a metros utilizando el factor 0.3048 que se encuentra en la tabla de conversiones del catálogo de Tubacero, disponible en su página de Internet (www.tubacero.com).

129. Para el caso del uso de términos como piezas u otros equivalentes en las descripciones de las operaciones reportadas, Tubacero manifestó que son de carácter informativo y no interfieren con las cifras reportadas bajo el concepto de unidad de medida que invariablemente se listan en la columna correspondiente. Al respecto, la Secretaría observó, en la base de datos, que en las descripciones se incluía el número de piezas; sin embargo, la misma base contenía una columna con la unidad de medida específica y su conversión a kilogramos y toneladas, en su caso.

130. La Secretaría replicó la propuesta de Tubacero sobre el precio de exportación de India a terceros mercados, en este caso, Arabia Saudita. De la base de datos excluyó operaciones que por su descripción no correspondían al producto objeto de examen tales como: "hot induction bare bends", "alloy Steel saw pipes of API GR with Ext.Fbe ctng", "automotive catalyst samples part N03000111094" y "vertically fabricated panel".

131. La Secretaría corroboró y aceptó el criterio de Tubacero sobre la falta de claridad en la descripción, productos no examinados y la obscuridad con respecto a la identidad del producto y la identificación de sus dimensiones y características, por lo que, excluyó las operaciones cuyas descripciones cumplían con el criterio expuesto por Tubacero.

132. La Secretaría una vez que confirmó la metodología de cálculo de precio de exportación de India a terceros mercados (Arabia Saudita), procedió a replicar la información presentada por Tubacero, pero agrupando por soldadura y diámetro.

133. La Secretaría confirmó, a través de la base de datos del SIC-M, que no existieron importaciones de India a México, durante el periodo de examen. Revisó la base de datos presentada por Tubacero de Penta-Transaction para las operaciones de exportación de India; revisó y constató la participación de Arabia Saudita en las ventas del producto objeto de examen. Identificó la ciudad de envío, el puerto destino, las diferentes unidades de medida operación por operación (kilogramos, metros y pies). Constató que Arabia Saudita ocupa el segundo lugar en volumen de exportación de India, que la ciudad de envío se localiza en

India y el puerto de destino en Arabia Saudita, así como la conversión de las unidades de medida a kilogramos, por lo que, consideró las operaciones de India a Arabia Saudita, como la mejor información disponible.

i. Determinación

134. Con fundamento en los artículos 39 y 40 del RLCE, la Secretaría aceptó la información presentada por Tubacero y calculó un precio de exportación promedio en dólares por kilogramo para la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, originarias de India a Arabia Saudita, clasificando el producto por su soldadura y diámetro.

ii. Ajustes al precio de exportación

135. Tubacero señaló, en su respuesta al formulario oficial, que la información presentada en la base de datos estaba a nivel FOB puerto de salida, sin embargo, no presentó ajustes para llevar el precio a nivel ex fábrica.

136. La Secretaría requirió a Tubacero para que llevara los precios a nivel ex fábrica. Como respuesta, Tubacero presentó información sobre rutas terrestres, la cuantificación de las distancias a través del buscador google maps. Partiendo de la información de la base de datos, consideró las siguientes ciudades: Distt. Mathura-Mundra Gujarat, Mumbai Mhr-Kandla, Nueva Delhi-Mundra Gujarat y Njar Gujarni-Dahej.

(1) Flete terrestre

137. Tubacero presentó en respuesta al requerimiento de información, la publicación "Doing Business in India 2020" del Banco Mundial que le proporcionó el consultor especializado UNO International sobre las diversas ciudades que se encuentran en la base de datos de Penta-Transaction; obtuvo el costo de flete terrestre a partir de un costo promedio para Mumbai y para Nueva Delhi en dólares por kilogramo, para llegar a una estimación de costo de flete terrestre en India, el cual se aplicó a las distancias de rutas mencionadas en el punto anterior de la presente Resolución, para llegar al costo de cada ruta en dólares. Además, proporcionó el soporte documental sobre la industria del transporte en India, que obtuvo del "Revised Axle Load GVW on Indian Trucks 2021", publicado en la página de Internet del Fleetable Blog (<http://blog.fleetable.tech>), el 3 de diciembre de 2021, donde se especifica el aumento del límite máximo de carga por eje, sin presentar todas las rutas, por lo que, le fueron requeridas.

138. Como respuesta, Tubacero proporcionó la información faltante de las rutas Distt. Mathura-Mundra Gujarat, Mumbai Mhr-Kandla, Nueva Delhi-Mundra Gujarat y Njar Gujarni-Dahej, se cuantificaron las distancias de acuerdo a la información presentada por Tubacero que obtuvo del buscador google maps y del estudio "Doing Business in India 2020".

139. Una vez con la información completa, la Secretaría procedió a replicar y analizar los cálculos presentados por Tubacero; verificó las fuentes de información proporcionadas sin encontrar diferencias, por lo que, se aceptó el ajuste.

iii. Determinación

140. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53 y 54 del RLCE, la Secretaría ajustó el precio de exportación por el concepto de flete terrestre, con base en la información proporcionada por Tubacero.

c. España

141. En respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que de acuerdo con lo observado por la CANACERO en la base de datos del SAT no contó con operaciones de exportación de España a México, por lo que, consultó las exportaciones de España a terceros mercados en la publicación de Penta-Transaction. Afirmó que sólo identificó referencias de precio que no tienen base para ofrecer una comparación equitativa con el valor normal, porque no tenía certeza de que correspondieran al producto objeto de examen.

142. A partir de la descripción de la mercancía de la base de datos de Penta-Transaction encontradas, Tubacero clasificó las operaciones de exportación por soldadura, encontrando lo siguiente:

- a.** para la tubería con soldadura LSAW encontró una exportación a Qatar, donde no se precisa el diámetro, espesor ni algún otro dato que permita la comparabilidad equitativa con el valor normal;
- b.** para la tubería con soldadura HSAW consideró operaciones de exportación a Francia, porque se ubican en la misma zona geográfica, según señaló. Añadió que el precio obtenido no correspondía a una realidad de mercado y, mucho menos, a los volúmenes y precios que se comercializa este producto, y
- c.** para la tubería con soldadura ERW consideró las operaciones de exportación a Francia, porque son las de mayor volumen, sin embargo, no precisan el diámetro, espesor ni algún otro dato que permitiera la comparabilidad equitativa con el valor normal. Señaló que encontró las mismas circunstancias, indicadas en el inciso anterior.

143. Tubacero indicó que consultó la estadística "Análisis del Comercio Exterior Español. España Exportaciones e Inversión", publicada por el Instituto Español de Comercio Exterior en 2020, en busca de información más idónea, sin embargo, resultó insuficiente, ya que solo reportaba el valor, por lo que, no pudo hacer un ofrecimiento de precio de exportación para operaciones originarias de España, ni contó con elementos para proponer ajustes, por ejemplo, por cantidad o nivel de comercio.

144. Agregó que se reservaba el derecho de proporcionar mayor información respecto al cálculo de precio de exportación para las importaciones originarias de España, durante el desarrollo del presente procedimiento, toda vez que con la información que contaba no se registraron precios de exportación que aseguraran una comparación equitativa conforme el artículo 2.4 del Acuerdo Antidumping, ni se contó con los elementos para efectuar ajustes por cantidad o nivel de comercio. No obstante, en ninguna etapa del procedimiento, Tubacero proporcionó información para calcular el precio de exportación para las importaciones originarias de España.

i. Determinación

145. La Secretaría revisó la información que Tubacero proporcionó mencionada en los puntos 141 a 144 de la presente

Resolución respecto a España. Determinó que no contó con elementos para realizar un análisis de precio de exportación de España a México, de acuerdo a los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53 y 54 del RLCE.

2. Valor normal

146. Para el cálculo de valor normal Tubacero señaló, en su respuesta al formulario oficial, que presentaba referencias de precios de la tubería objeto de examen en el mercado interno de los Estados Unidos, España e India, correspondientes al periodo objeto de examen, obtenidas del Informe elaborado por el consultor especializado UNO International. Señaló que, los precios se reportaron a nivel ex fábrica, establecidos por fabricantes en el curso de operaciones comerciales normales y en cantidades comerciales. Indicó que, el consultor especializado aplicó un ajuste inflacionario a precios promedio.

147. Tubacero manifestó que el Informe elaborado por el consultor especializado UNO International no presentaba precios de algunos tipos específicos de soldadura y de diámetro, por lo que, ofreció una estimación de aquellos que no venían en el referido Informe. Propuso una estimación de valor normal para aquellos diámetros cuyas soldaduras hacía referencia en el Informe del consultor especializado UNO International, tomando en cuenta el reporte elaborado por MB Fastmarkets - North American Steel Market Tracker" ("Fastmarkets MB"), en su sección "Current and Forecast Welded Tube & Pipe Prices", de abril de 2020.

148. Una vez que la Secretaría revisó la información presentada por Tubacero en el formulario oficial, le requirió para que señalara si la información de Fastmarkets MB correspondía solo a un mes o cubría precios hasta abril de 2020, en ambos casos, se le solicitó que completara todo el periodo de examen, proporcionara el soporte documental correspondiente y el Informe del consultor especializado UNO International.

149. Como respuesta, Tubacero presentó el Informe solicitado y un cuadro de precios, indicando que condensa y complementa las referencias de precios que utiliza para sacar el precio promedio de la información de Fastmarkets MB.

150. Tubacero señaló que la información de Fastmarkets MB no fue presentada para postular una referencia de precios, sino sólo para acreditar las diferencias de precios que existen entre los diversos tipos de soldadura; es decir, no se presentó para acreditar el valor normal.

151. Asimismo, indicó que en los precios del consultor especializado UNO International, notó que existían algunas deficiencias en la información para algunos tipos de soldadura del producto examinado, mismas que fueron cubiertas mediante el uso de la información de Fastmarkets MB, ya que, reflejaba fielmente las condiciones del mercado y los precios que imperan en los distintos tipos de tubería de acuerdo a su soldadura, por lo que, la información resultante de dicho cálculo resulta confiable.

152. Tubacero solicitó que la información del consultor especializado UNO International se considere una base razonable, ya que proviene de la investigación y recopilación de datos que efectúa la propia empresa. Asimismo, indicó que las estimaciones provenientes de los diferenciales de precios de Fastmarkets MB se consideren elementos complementarios para las propuestas de valor normal de aquellos tipos de producto para los que el consultor especializado UNO International no obtuvo información.

153. La Secretaría, también requirió a Tubacero para que presentara información específica sobre "la inflación" a qué hacía referencia el consultor especializado UNO International para ajustar los precios al periodo de examen, la cual no fue entregada, por lo que, se le requirió para que la proporcionara, debido a que era una referencia que Tubacero mencionó en su respuesta al formulario oficial. En respuesta, Tubacero presentó el Informe en el que se observó que hacían referencias en pies de página a tasas promedio de inflación de India, España y de los Estados Unidos, como una referencia en la información del consultor especializado, el cual aplicó al precio promedio ajustado por inflación presentado en el cuadro de precios internos en el país de origen.

154. La Secretaría observó que en la información que Tubacero obtuvo de Fastmarkets MB reportó unos precios en euros por tonelada, por lo que, se le requirió el tipo de cambio de euros a dólares. Tubacero reiteró que dicha información "no fue presentada para postular una referencia de precios, sino solo para acreditar las diferencias en precios que existen entre los diversos tipos de diámetro y soldadura", sin presentar el tipo de cambio requerido.

155. La Secretaría analizó la información presentada por Tubacero para valor normal, observó que los diámetros presentados y clasificados por tipo de soldadura en las bases de datos de precio de exportación para los Estados Unidos e India no eran los mismos que presentó en la información de valor normal. La Secretaría requirió información específica de aquellos diámetros que correspondían a las bases de datos de precios de exportación para cada país, a fin de estar en posibilidad de realizar la comparación equitativa con el valor normal, así como las fuentes utilizadas, formulación y los soportes documentales correspondientes.

156. La Secretaría revisó y analizó la información que presentó Tubacero y procedió a realizar los cálculos pertinentes de valor normal para los Estados Unidos e India. Para el caso de España se revisó y valoró la información, pero no se tomó en cuenta debido a que Tubacero no propuso un precio de exportación comparable.

a. Estados Unidos

157. Las referencias de precios que presentó Tubacero para los Estados Unidos, en su respuesta al formulario oficial, corresponden a tubería con soldadura LSAW, HSAW y ERW con determinados diámetros, obtenidas del Informe del consultor especializado UNO International. Señaló que corresponde a información de ventas internas en ese país de las principales empresas productoras del producto objeto de examen, tales como: U.S. Tubular Products, Berg Pipe y Evraz North America. Indicó que los precios presentados se encuentran a nivel ex fábrica.

158. La Secretaría analizó la información presentada por Tubacero para el valor normal, y observó que no venían aquellos diámetros que pudiesen ser comparables con los diámetros observados en la base de datos de precios de exportación de los Estados Unidos a México, por lo que, requirió información de determinados diámetros para poder realizar la comparación equitativa.

159. Una vez recibida la información, la Secretaría realizó los cálculos pertinentes debido a que constató que son operaciones que corresponden a ventas internas a precios ex fábrica de los principales productores en Estados Unidos y con ello es posible realizar la comparabilidad entre precio de exportación y el valor normal correspondiente.

i. Determinación

160. La Secretaría analizó la información proporcionada por Tubacero para obtener precios del producto objeto de examen y determinó que la información presentada era pertinente para realizar la comparabilidad entre precio de exportación y valor normal, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 31 de la LCE. La Secretaría aceptó y calculó el valor normal en dólares por kilogramos con las referencias de precios que reporta el Informe del consultor especializado UNO International con la metodología propuesta por Tubacero, utilizando los diámetros identificados en el precio de exportación y considerando las referencias de precios de las que tuvo certeza sobre la identificación del producto objeto de examen.

161. De conformidad con los artículos 2.1 y 2.4 del Acuerdo Antidumping, 31 de la LCE y 39 y 40 del RLCE calculó el precio de la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal en dólares por kilogramo.

ii. Ajustes al valor normal

162. Tubacero señaló, en su respuesta al formulario oficial, que las referencias de precios en el mercado interno de los Estados Unidos eran a nivel ex fábrica, por lo que, no procedía ningún ajuste por términos y condiciones de venta. Sin embargo, indicó que el consultor especializado UNO International había realizado un ajuste por inflación para llevar las referencias de precios al periodo de examen, sin especificar qué operaciones se encontraban fuera de dicho periodo.

163. Asimismo, la Secretaría observó que, en el precio de exportación de los Estados Unidos a México, Tubacero propuso realizar un ajuste por recubrimiento a aquellas operaciones que lo tenían. Al respecto, la Secretaría señaló en el punto 80 de la presente Resolución, que el ajuste por recubrimiento correspondía al valor normal y no al precio de exportación; por lo cual, requirió a Tubacero para que aplicara dicho ajuste a las operaciones comparables en el valor normal, de acuerdo al artículo 36 de la LCE y los artículos 53 y 56 del RLCE, en este caso, añadiéndolo; ya que los precios presentados para valor normal se refieren a tubería "desnuda".

164. La Secretaría también observó que en los diámetros que se identificaban por tipo de soldadura en el precio de exportación, no existían dimensiones equivalentes en valor normal para una comparación equitativa, por lo que, requirió a Tubacero para que presentara referencias de precios de aquellos diámetros idénticos o similares.

165. En respuesta, Tubacero presentó precios de aquellos diámetros que tuvo a su alcance. Con la información aportada, la Secretaría procedió a realizar los cálculos pertinentes para los ajustes al valor normal, y observó que para el caso de los Estados Unidos no era necesario combinar todos los diámetros que Tubacero había propuesto, debido a que en los pedimentos de importación de los cuales se allegó, se observó que correspondían sólo a un diámetro.

(1) Inflación

166. En su respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que debido a que los precios proporcionados por el consultor especializado UNO International no se encontraban en el periodo objeto de examen, el consultor realizó un ajuste por inflación para llevarlos a dicho periodo; sin embargo, no anexó la metodología de cálculo, las fuentes utilizadas ni el soporte documental.

167. La Secretaría, en atención a la afirmación que realizó Tubacero sobre el ajuste por inflación que realizó el consultor especializado, le requirió para que presentara la metodología, los cálculos, así como los soportes documentales, para tener la posibilidad de replicar el ajuste.

168. Tubacero ratificó que el ajuste por inflación lo realizó el consultor especializado UNO International, partiendo del hecho de que la información de precios que originalmente captó era pertinente a 2021. Señaló que presentaba las cotizaciones para que la Secretaría tuviera la posibilidad de replicar la metodología y cálculos; sin embargo, las omitió, por lo que, se le requirió para que las proporcionara.

169. Una vez recibida la información requerida, la Secretaría observó que el ajuste por inflación solo se reflejaba en los precios promedios calculados para India y España.

170. La Secretaría, al revisar el Informe del consultor especializado UNO International, observó que el mismo consultor señaló, en un pie de página del Informe, que los precios eran de enero-diciembre de 2020 (que corresponde al periodo de examen). Por tanto, la Secretaría considera que el ajuste por inflación no es aplicable a las referencias de precio de valor normal para los Estados Unidos.

(2) Recubrimiento

171. En su respuesta al formulario oficial Tubacero presentó en el precio de exportación un ajuste por recubrimiento. Sin embargo, como se señaló en el punto 163 de la presente Resolución, el ajuste por diferencias físicas, en este caso recubrimiento, se aplica sólo al valor normal, por lo que, la Secretaría requirió a Tubacero para que realizara el ajuste por diferencias físicas al valor normal, en este caso, por recubrimiento, presentara los costos variables de producción, la formulación y los soportes documentales correspondientes, a fin de contar con los elementos suficientes para la aplicación del ajuste.

172. Como respuesta, Tubacero señaló que adjuntaba la información donde se podían observar los cálculos del costo de recubrimiento considerando cifras de uno de sus proveedores, fuente e insumos empleados, soporte metodológico; sin embargo, no los adjuntó a pesar de señalarlos, por lo que, se le requirieron nuevamente.

173. Tubacero proporcionó la información solicitada, así como las fuentes empleadas sobre los materiales e insumos utilizados en el cálculo y una nota metodológica, asimismo, una hoja de cálculo donde se detallaban las cifras empleadas para el ajuste.

174. La Secretaría analizó la información de Tubacero y la metodología propuesta para ajustar el valor normal por recubrimiento, calculado para Estados Unidos sumando este ajuste, toda vez que comprobó que los cálculos del costo de recubrimiento eran correctos, su fuente fidedigna y se observó la concordancia de los insumos empleados y con esta información se realizó la comparabilidad con dicho país por ser pertinente para aplicar este ajuste.

iii. Determinación

175. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53 y 56 del RLCE, la Secretaría ajustó los precios de mercado interno por concepto de recubrimiento con la información que propuso Tubacero.

b. India

176. En su respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que presentaba para valor normal referencias de precios en el mercado interno de India, que obtuvo a través del consultor especializado UNO Internacional, de las empresas de India Star Tubes & Fittings y Welspun Corporation, Ltd., de acuerdo al cuadro de cálculo que presentó y que correspondían a la tubería con soldadura LSAW y ERW con diversos diámetros.

177. Señaló que al no contar con el precio de la tubería con soldadura HSAW, estimó las diferencias de precios entre el precio de la tubería LSAW y HSAW, utilizando como fuente la publicación Fastmarkets MB, con la finalidad de determinar el precio promedio para el tipo faltante en términos de venta FOB; pero al no contar con información específica de India, aplicó el diferencial de precios en la Unión Europea.

178. La Secretaría requirió a Tubacero para que aclarara por qué consideraba que los precios presentados eran una referencia válida para el cálculo del valor normal, en cuanto a la similitud de la mercancía vendida en el mercado interno de India y la exportada a Arabia Saudita.

179. En su respuesta, señaló que eran referencias válidas ya que correspondían a diámetros idénticos o similares a las que se pudieron identificar en el precio de exportación y de las cuales, en algunos casos, no estuvieron al alcance de Tubacero. Para cubrir los diámetros que se le requirieron, además del cuadro de cálculo que presentó, ofreció la cotización de la empresa Star Tubes & Fittings que contó con referencias para la totalidad de diámetros exportados por India para la tubería con soldadura LSAW.

i. Determinación

180. La Secretaría aceptó las referencias de precios de valor normal del Informe del consultor especializado UNO Internacional y para los diámetros de tubería con soldadura HSAW, cuya fuente fue precios de la Unión Europea de Fastmarkets MB, la Secretaría consideró improcedente utilizarlas debido a que no corresponden al mercado interno de India sino al de la Unión Europea.

181. Con la información presentada por Tubacero, la Secretaría calculó precios por tipo de diámetro considerando los identificados en el precio de exportación, a excepción de dos de los que no se obtuvo información, de conformidad con los artículos 2.1 y 2.4 del Acuerdo Antidumping, 31 de la LCE y 39 y 40 del RLCE calculó el precio de la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal en dólares por kilogramo.

ii. Ajustes al valor normal

(1) Inflación

182. Tubacero señaló que los precios obtenidos del Informe del consultor especializado UNO Internacional se encontraban fuera del periodo de examen, por lo que, el consultor ajustó por inflación. Proporcionó como soporte documental información obtenida de la página de Internet de "Worldwide inflation data" (<https://www.inflation.eu>), para el periodo de examen.

(2) Recubrimiento

183. La Secretaría requirió a Tubacero para que presentara información para realizar un ajuste por recubrimiento; sin embargo, al revisar las operaciones que comprendían en el precio de exportación y las de valor normal, observó que todas las operaciones que presentó correspondían a tubería "desnuda", por lo que, consideró innecesario ajustar por recubrimiento.

iii. Determinación

184. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53 y 54 del RLCE, la Secretaría no ajustó los precios del mercado interno por concepto de inflación y recubrimiento, debido a que la información de inflación sólo era aplicable al cálculo del precio promedio y, en el caso de recubrimiento las operaciones se basaron sobre tubería "desnuda".

c. España

185. En la respuesta al formulario oficial Tubacero señaló que la información sobre precios en el mercado interno de España, a nivel ex fábrica, correspondían a los reportados al consultor especializado UNO Internacional por las empresas Siderúrgica de Baika Steel Tubular Systems S.L. y Norksel España, S.A. para determinar el valor normal y de la consultora Fastmarkets MB, Current and Forecast Welded Tube & Pipe Prices, de abril 2020.

186. Tubacero señaló que debido a que el consultor especializado UNO Internacional no dio información sobre algunos tipos específicos de soldadura, ofreció una estimación del valor normal para esos tipos. Presentó un listado de diámetros y tipos de soldadura con los precios de venta y con diversos cálculos para determinar el valor normal, elaborado con información de Fastmarkets MB, "Current and Forecast Welded Tube & Pipe Prices", de abril de 2020 y del consultor especializado UNO Internacional.

187. Tubacero señaló como notas, en el cuadro de cálculo de valor normal para la tubería con soldadura ERW, que combinó información de precios de la Unión Europea e India para obtener precios de la tubería con soldadura ERW de España para aquellos diámetros que el consultor especializado no proporcionó, porque no contaba con información para España.

i. Determinación

188. La Secretaría consideró improcedente combinar la información de la Unión Europea e India debido a que los mercados no son coincidentes. La Secretaría valoró las referencias de precios de valor normal del Informe del consultor especializado UNO International y para los diámetros de la tubería con soldadura HSAW, cuya fuente fueron los precios de la Unión Europea reportados por Fastmarkets MB; sin embargo, la Secretaría, al no tener precios de exportación para comparar con el valor normal, no pudo constatar la continuación o repetición de la práctica del dumping en los precios de España.

ii. Ajustes al valor normal

(1) Inflación

189. Tubacero señaló que los precios obtenidos del Informe del consultor especializado UNO International se encontraban fuera del periodo de examen, por lo que, el consultor ajustó por inflación. Proporcionó como soporte documental información de la página de Internet <https://www.inflation.eu>, para el periodo de examen.

190. La Secretaría determinó no realizar ningún ajuste a la información presentada del consultor especializado UNO International debido a que no era posible realizar una comparabilidad entre valor normal y precio de exportación, porque no contó con elementos para realizar el análisis, como se indicó en el punto 145 de la presente Resolución.

iii. Determinación

191. La Secretaría valoró y analizó la información de valor normal de España; sin embargo, al no contar desde el inicio de este procedimiento con la correspondiente al precio de exportación, no contó con los elementos necesarios para poder realizar la comparabilidad entre éstos y estar en posibilidad de determinar si existe elementos de convicción para determinar la continuación o repetición de la práctica de dumping por parte de España.

3. Determinación del análisis sobre la continuación o repetición del dumping

192. De acuerdo con la información y metodología descritas anteriormente, así como con los resultados del análisis de los argumentos y pruebas descritos, y con fundamento en los artículos 11.3 y 11.4 del Acuerdo Antidumping, 54 segundo párrafo, 64 último párrafo y 89 F de la LCE, la Secretaría analizó la información del precio de exportación y del valor normal, y determinó que existen elementos suficientes para sustentar que, de eliminarse las cuotas compensatorias, se continuaría o repetiría la práctica de dumping en las exportaciones de tubería de acero con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, originarias de los Estados Unidos e India.

193. De acuerdo con lo descrito en los puntos anteriores, y con fundamento en los artículos 11.3 y 11.4 del Acuerdo Antidumping, 70 fracción II y 89 F de la LCE y, al confirmar que no existieron exportaciones de España a México y que Tubacero no presentó alternativa alguna de cálculo del precio de exportación que permita configurar el primer elemento (continuación o repetición del dumping) que conllevaría al estudio y determinación de la continuación o repetición de la práctica desleal, la Secretaría determinó que no contó con los elementos suficientes para sustentar que, de eliminarse la cuota compensatoria, se continuaría o repetiría la práctica de dumping en las exportaciones de tubería de acero con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm originarias de España.

G. Análisis sobre la continuación o repetición del daño

194. La Secretaría analizó la información que Tubacero aportó en el curso del procedimiento, así como la que ella misma se allegó, que consta en el expediente administrativo del caso, a fin de determinar si existen elementos para sustentar que la eliminación de las cuotas compensatorias definitivas impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos e India, daría lugar a la continuación o repetición del daño a la rama de producción nacional del producto similar.

195. Respecto a España, tal y como se señaló en el punto 193 de la presente Resolución, la Secretaría determinó que no contó con los elementos necesarios, basados en pruebas positivas, para sustentar que, de eliminarse la cuota compensatoria, continuaría o se repetiría el dumping en las exportaciones a México de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de España. En virtud de lo anterior, resulta improcedente pronunciarse sobre la continuación o repetición del daño a la rama de producción nacional respecto de las importaciones originarias de dicho país, al no contar con los elementos necesarios que permitieran configurar el primer elemento (continuación o repetición del dumping) que conllevaría al estudio y determinación de la continuación o repetición de la práctica desleal.

196. El análisis de los indicadores económicos y financieros comprende la información que Tubacero proporcionó, ya que esta empresa constituye la rama de producción nacional del producto similar al que es objeto de examen, tal como se determinó en el punto 202 de la presente Resolución. Para realizar este análisis, la Secretaría consideró la información del periodo que comprende del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2020, que incluye tanto el periodo de análisis como el periodo de examen, así como la relativa a las estimaciones para 2021 y 2022. Salvo indicación en contrario, el comportamiento de los indicadores económicos y financieros de un periodo determinado se analiza con respecto al periodo inmediato anterior comparable.

1. Rama de producción nacional

197. Tubacero, Tubería Laguna, Tuberías Procarsa, Forza SPL y Lámina y Placa Comercial, S.A. de C.V. ("Lámina y Placa Comercial"), son las únicas empresas productoras nacionales de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen.

198. La conformación de las empresas que fabrican dicha tubería lo sustenta la carta de la CANACERO del 4 de junio de 2021 y los escritos de respuesta a los requerimientos de información que Tubería Laguna, Tuberías Procarsa, T-H Tubería Helicoidal y Lámina y Placa Comercial presentaron el 22 de julio, 11 de agosto, 22 de octubre y 26 de octubre de 2021, respectivamente.

199. Con el fin de cuantificar la producción nacional total de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen, además de la información que Tubacero aportó de sus volúmenes de producción de esta tubería para el periodo de análisis, así como la que la CANACERO presentó, la Secretaría requirió a Forza SPL, Tubería Laguna, Tuberías Procarsa, T-H Tubería Helicoidal y Grupo Villacero para que proporcionaran sus volúmenes de producción y ventas de esta mercancía, tanto al mercado interno como al externo, para los años que comprende el periodo de análisis, como se indicó en los puntos 36, 37 y 38 de la presente Resolución.

200. Tubería Laguna, Tuberías Procarsa y Lámina y Placa Comercial (empresa que presentó la respuesta al requerimiento formulado a Grupo Villacero) dieron respuesta en los términos que les fue requerido. Por su parte, T-H Tubería Helicoidal señaló que no fabrica la tubería similar a la que es objeto de examen, pero una empresa relacionada sí fabrica dicha mercancía. Forza SPL no dio respuesta.

201. En consecuencia, la Secretaría calculó la producción nacional total de tubería de acero al carbono con costura similar a la que es objeto de examen a partir de la información que Tubacero, Tubería Laguna, Tuberías Procarsa y Lámina y Placa Comercial proporcionaron de sus volúmenes de producción de esta tubería, así como de la información que la CANACERO proporcionó de los volúmenes de producción de Forza SPL de dicha tubería, para el periodo de análisis.

202. A partir de la información descrita en los puntos anteriores y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE y 60 y 61 del RLCE, la Secretaría determinó que Tubacero constituye la rama de producción nacional, pues representó el 78% y 58% de la producción nacional total de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar al que es objeto de examen en los periodos de análisis y de examen, respectivamente.

2. Mercado internacional

203. Tubacero indicó que Canadá, los Estados Unidos, Argentina, Brasil, India, Alemania, Italia, Rusia, Reino Unido, China, Japón, Corea y México son los principales países productores de la tubería objeto de examen. Agregó que, América del Norte, Asia y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, durante el periodo de vigencia de las cuotas compensatorias serían las principales regiones consumidoras de la tubería objeto de examen, de las cuales las dos primeras figurarían como las mayores exportadoras e importadoras.

204. Para sustentar estas afirmaciones, Tubacero proporcionó información de fabricantes de tubería de acero a nivel mundial, obtenida de la página de Internet de www.simdex.com, el 13 de noviembre de 2020. Asimismo, proporcionó información que tuvo disponible de datos sobre producción, consumo aparente, importaciones y exportaciones de tubería de grandes diámetros, con soldadura en espiral ERW/HFI (por sus siglas en inglés de High Frequency Induction) y SAW para el periodo 2014-2020, obtenida del estudio "The Five Year Strategic Outlook for the Global Large-diameter Linepipe Market" (el estudio "Five Year Strategic Outlook"), publicado por el Metal Bulletin Research en 2015, que corresponde a pronósticos para el periodo 2014 a 2020.

205. De acuerdo con los pronósticos del estudio Five Year Strategic Outlook, la Secretaría observó que la producción de tubería con soldadura HSAW, ERW/HFI y LSAW de las regiones de América del Norte, Asia y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, registraría un descenso de 5.2% en el periodo de análisis, al pasar de 6.7 a 6.3 millones de toneladas. En dicho periodo, del total de la producción de estas regiones, Asia concentraría el 44%, en tanto que, América del Norte y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, el 31% y 25%, respectivamente.

206. En cuanto al consumo de tubería con soldadura HSAW, LSAW y ERW/HFI correspondiente a las regiones de América del Norte, Asia y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, disminuiría 12% en el periodo de análisis, al pasar de 6.3 a 5.5 millones de toneladas. En el periodo señalado, del total de este consumo de estas regiones, América del Norte concentraría el 48%, mientras que Asia y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, el 32% y 21%, respectivamente.

207. El balance de producción menos consumo de tubería con soldadura HSAW, SAW y ERW/HFI, indica que, en el periodo de análisis, Asia y la Unión Europea, en conjunto con Noruega, tendrían excedentes para exportar de 5.3 y 2.1 millones de toneladas, respectivamente, en tanto que, América del Norte sería deficitaria.

208. En cuanto al comercio mundial, las estadísticas de Trade Map indican que, en el periodo de análisis, las exportaciones totales realizadas por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19, que incluyen la tubería objeto de examen, disminuyeron 35% (de 4.7 a 3.1 millones de toneladas). Por su parte, las importaciones decrecieron 29% en el mismo periodo (de 3.6 a 2.6 millones de toneladas).

209. En particular, en el periodo de examen se observó que India concentró el 15.3% de las exportaciones totales, seguida de Rusia (15.1%), China (14%), Japón (9.5%) y Grecia (9.2%); los Estados Unidos y México participaron con el 1.3% y 0.1% del total de las exportaciones. En el mismo periodo Canadá concentró el 10.3% de las importaciones totales, seguida de Arabia Saudita (8.3%), los Estados Unidos (7.5%), Italia (6.1%) y Reino Unido (5.5%); India y México realizaron el 0.1% y 0.03%, respectivamente, de las importaciones totales.

3. Mercado nacional

210. La información que consta en el expediente administrativo del caso indica que Tubacero, Tuberías Procarsa, Tubería Laguna, Lámina y Placa Comercial y Forza SPL son las únicas productoras nacionales que fabrican la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen, el resto de la oferta en México la complementan importaciones de diversos orígenes, entre ellas, de los Estados Unidos e India. Estas empresas se ubican en la parte norte de México, en tanto que, sus clientes nacionales se encuentran en todo el territorio nacional.

211. Tubacero manifestó que el mercado mexicano de la tubería objeto de examen es intermitente y discontinuo, puesto que su comercialización se realiza fundamentalmente a través de concursos y licitaciones que dependen de decisiones de inversión gubernamental y privada, que tienen ciclos largos de decisión y maduración, de manera que, lo que pudiera ser un periodo de bonanza puede convertirse en uno de escasez y falta de oportunidades de venta.

212. Tubacero indicó que en los dos primeros años del periodo de vigencia de las cuotas compensatorias (2016 y 2017) se demandó en promedio anual 357 mil toneladas de tubería objeto del presente procedimiento, a fin de completar la demanda que los proyectos de conducción de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) generaron. Sin embargo, en 2018, 2019 y 2020 el mercado nacional no demandó producto con las características del que es objeto de examen, a través de concursos y licitaciones, por lo que, a partir de 2018 se registró una disminución del volumen de producción nacional.

213. En este contexto, la Secretaría evaluó el comportamiento del mercado nacional de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal con base en la información disponible en el expediente administrativo del caso. Para ello, calculó el CNA de esta tubería a partir de los datos que Tubacero, Tubería Laguna, Tuberías Procarsa y Lámina y Placa Comercial aportaron de su producción y exportaciones; los volúmenes de producción de Forza SPL que la CANACERO proporcionó, y las cifras de importaciones para el periodo analizado, obtenidas conforme se indica en los puntos 223 a 227 de la presente Resolución.

214. La Secretaría observó que el mercado nacional de la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal objeto de análisis registró una caída durante el periodo analizado. En efecto, el CNA de la tubería objeto de examen, calculado como la producción nacional, más las importaciones, menos las exportaciones, aumentó 45% en 2017 respecto a 2016, disminuyó 91% en 2018, creció 27% en 2019, pero disminuyó 41% en el periodo de examen, lo que generó un descenso acumulado de 90% en el periodo analizado. El desempeño de los componentes del CNA fue el siguiente:

- a. las importaciones totales acumularon una caída de 97% en el periodo analizado: aumentaron 128% en 2017, disminuyeron 94% en 2018, 59% en 2019 y 35% en el periodo de examen;
- b. durante el periodo analizado, las importaciones totales de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal se importaron de 35 países, en particular, en el periodo de examen, el principal proveedor fue China, país que representó el 44% de las importaciones totales, seguido de Japón (23%), Corea (12%), los Estados Unidos (9%) y Alemania (6%);
- c. el volumen de la producción nacional total aumentó 14% en 2017, pero disminuyó 75% en 2018, 12% en 2019 y 36% en el periodo de examen, de modo que, acumuló un descenso de 84% en el periodo analizado, y
- d. las exportaciones totales acumularon un incremento de 18.8 veces de 2016 a 2020: aumentaron 856% en 2017 y 756% en 2018, pero disminuyeron 74% en 2019 y 7% en el periodo de examen. Destaca que, durante el periodo analizado, las ventas al mercado externo representaron en promedio el 9% de la producción nacional.

215. Por su parte, la producción nacional orientada al mercado interno, calculada como la producción nacional total menos las exportaciones, aumentó 13% en 2017, disminuyó 88% en 2018, creció 59% en 2019 y decreció 42% en el periodo de examen, de forma tal que, este indicador acumuló una caída de 88% en el periodo analizado.

216. En cuanto al comportamiento futuro próximo del mercado nacional, Tubacero indicó que se prevé un entorno favorable para 2021 y 2022 debido a que se estima un crecimiento de la demanda del producto objeto de examen en poco más de medio millón de toneladas, toda vez que se espera que se desarrollen los siguientes proyectos que demandarán dicha tubería: "Gasoducto Los Ramones Cempoala", "Gasoducto Salina Cruz Tapachula", "Gasoducto Jáltipan Salina Cruz", "Gasoducto Cuxtal Mayakan (fase 2)" y "Gasoducto Cuxtal Mayakan (fase 3)".

217. Para sustentar lo anterior, Tubacero proporcionó el "Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019", de la SENER el 18 de diciembre de 2015, así como información sobre convocatorias de la CFE y diversos artículos que sustentan la probable fecha de adjudicación, obtenidos de las páginas de Internet <https://www.bnamericas.com>; <https://www.gob.mx>; <https://www.proyectosmexico.gob.mx>, y <https://pgjonline.com>.

218. Adicionalmente, Tubacero señaló que información reciente indica la probabilidad de que proyectos actualmente aplazados, pudieran adicionarse al tamaño del mercado nacional para 2022, que serían impulsados por inversiones gubernamentales de CFE en dos tramos de gasoductos: el primero, se identifica como "Guaymas El Oro" y el segundo "Tuxpan Tula". Asimismo, se contemplan otras posibles adjudicaciones a empresas privadas en el Istmo de Tehuantepec, la Refinería Salina Cruz, en San Luis Río Colorado, Mexicali, y la Península de Yucatán. Lo sustentó con la nota periodística "CFE buscará destrabar construcción de dos gasoductos", publicada en la página de Internet <https://www.eleconomista.com.mx>, el 9 de septiembre de 2021.

4. Análisis real y potencial sobre las importaciones

219. Para analizar el comportamiento de las importaciones de la tubería objeto de examen, durante el periodo de análisis, Tubacero proporcionó la base de las operaciones de importación por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la TIGIE, que la CANACERO le proporcionó. Esta Cámara también aportó dicha base a la Secretaría.

220. Tubacero manifestó que a través de estas fracciones arancelarias también ingresan productos que no son objeto del presente examen, por ejemplo, tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta con calidad distinta a la API 5L y características dimensionales distintas a las del producto objeto de examen, así como tubos curvados, arreglos de tubería, tubos de acero, tubería de entubación (casing), entre otros.

221. Por ello, para calcular los valores y volúmenes de importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, originarias tanto de los Estados Unidos, India y España como de los demás orígenes, Tubacero indicó que, de la base que la CANACERO le proporcionó, excluyó las operaciones de importación correspondientes a productos cuya descripción no corresponde al que es objeto de examen, como los productos descritos en el punto anterior de la presente Resolución.

222. Con base en los resultados que obtuvo, Tubacero indicó que, durante el periodo de vigencia de las cuotas

compensatorias, las importaciones de tubería objeto de examen que ingresaron por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la TIGIE fueron insignificantes. De hecho, indicó que, en el periodo de examen sólo se importó un volumen de 397 toneladas de los Estados Unidos, las cuales, dado este volumen y características, correspondieron a tubería que se comercializó en el segmento del mercado de distribuidores.

223. Por su parte, la Secretaría se allegó del listado de operaciones de importación del SIC-M, por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la TIGIE, realizadas durante el periodo analizado. Lo anterior, en virtud de que la información contenida en dicha base de datos se obtiene previa validación de los pedimentos aduaneros que se da en un marco de intercambio de información entre agentes y apoderados aduanales, por una parte, y la autoridad aduanera por la otra, misma que es revisada por el Banco de México, y, por tanto, se considera como la mejor información disponible. Destaca que dicho listado de operaciones de importación, además del volumen y valor, incluye, entre otros elementos, la descripción del producto importado en cada operación.

224. Adicionalmente, con el fin de precisar la mercancía y sus especificaciones de diámetro en operaciones de importación del listado referido en el punto anterior, en las cuales la descripción es muy general, la Secretaría requirió a diversas empresas importadoras y agentes aduanales los pedimentos de importación y documentación anexa, de las operaciones efectuadas por las fracciones arancelarias antes señaladas, tal como se indicó en el punto 34 de la presente Resolución.

225. Como resultado, la Secretaría contó con información de 367 pedimentos de importaciones por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la TIGIE, originarias tanto de los países examinados como de los demás orígenes, realizadas durante el periodo analizado.

226. A partir del listado de operaciones de importación del SIC-M por las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.11.99, 7305.12.01, 7305.12.99, 7305.19.01 y 7305.19.99 de la TIGIE, así como de la información descrita en el punto anterior, la Secretaría calculó los valores y volúmenes de las importaciones que corresponden a la tubería objeto de examen, así como de los demás orígenes.

227. Para este fin, excluyó las operaciones de importación cuya descripción corresponde a productos distintos a tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de diámetro externo mayor a 16 pulgadas o 406.4 mm, por ejemplo, tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta o helicoidal con características dimensionales distintas a las del producto objeto de análisis, así como tubos curvados, arreglos de tubería, tubos de acero, tubería de entubación (casing), entre otros.

228. A partir de los resultados que obtuvo, la Secretaría observó que las importaciones totales, como se indicó anteriormente, acumularon una caída de 97% en el periodo analizado: aumentaron 128% en 2017, pero disminuyeron 94% en 2018, 59% en 2019 y 35% en el periodo de examen.

229. Por lo que se refiere a las importaciones originarias de los países examinados fueron poco significativas durante el periodo analizado (3,117 toneladas), representaron en promedio el 0.5% del total importado, y se efectuaron de los Estados Unidos a lo largo del periodo de análisis, de India en 2016, 2017 y 2018. En particular, en 2016 las importaciones objeto de examen alcanzaron un volumen que representó el 0.3% del total importado, mientras que en el periodo de examen se realizaron 539 toneladas, todas ellas originarias de los Estados Unidos, volumen que alcanzó una participación de 9% en las totales.

230. Las importaciones originarias de los países examinados tuvieron el siguiente comportamiento: aumentaron 170% en 2017 con respecto a 2016, disminuyeron 41% en 2018 y 65% en 2019, pero aumentaron 120% en 2020, de forma que registraron un incremento de 22% de 2016 a 2020.

231. En consecuencia, las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de orígenes distintos de los países examinados tuvieron prácticamente el mismo desempeño que las totales. En efecto, acumularon una caída de 97% en el periodo analizado: aumentaron 128% en 2017, pero disminuyeron 94% en 2018, 59% en 2019 y 40% en el periodo de examen.

232. En términos de participación de mercado, la Secretaría observó que las importaciones acumuladas originarias de los países examinados incrementaron 0.8 puntos porcentuales su participación en el CNA, durante el periodo de análisis, al pasar de 0.1% en 2016 a 0.9% en el periodo de examen, mientras que las importaciones de los demás orígenes disminuyeron 18.8 puntos porcentuales, al pasar de 27.7% en 2016 a 8.9% en los mismos años (43.5% en 2017, 26.5% en 2018 y 8.6% en 2019). La participación de las importaciones por periodo se describe en la siguiente tabla.

Participación de mercado de las importaciones

Participación CNA (%)	2016	2017	2018	2019	2020
Originarias de los Estados Unidos, India	0.1	0.1	0.9	0.2	0.9
Otros orígenes	27.7	43.5	26.5	8.6	8.9

Fuente: Tubacero, SIC-M y cálculos de la Secretaría

233. Por consiguiente, la participación de la producción nacional orientada al mercado interno en el CNA, durante el periodo analizado, aumentó 18 puntos porcentuales, al pasar de una contribución de 72.2% en 2016 a 90.2% en el periodo de examen (56.3 en 2017, 72.6% en 2018 y 91.2% en 2019). Sin embargo, esta participación de mercado de la producción nacional orientada al mercado disminuiría ante la probabilidad de un incremento de las importaciones en condiciones de discriminación de precios.

234. En el contexto descrito anteriormente, Tubacero manifestó que, de eliminarse las cuotas compensatorias, las importaciones de la tubería objeto de examen ingresarían al mercado mexicano en volúmenes considerables y en condiciones de

discriminación de precios, lo que daría lugar a la repetición de daño a la rama de producción nacional, ya que el mercado mexicano es un destino real para las exportaciones de dichos países, fundamentalmente por las siguientes circunstancias:

- a. los Estados Unidos, India y España cuentan, de manera conjunta, con una considerable capacidad ociosa para la fabricación de tubería de grandes diámetros, que se estima en 10.575 millones de toneladas, lo que genera una oferta exportable que estará disponible para desplazar a la producción nacional en los proyectos que se efectuarán en el futuro cercano. En el caso particular de los Estados Unidos, la incertidumbre continúa debido a las políticas de la nueva administración, las cuales inhiben posibles inversiones y, por tanto, agudizan su problemática de utilización de capacidad;
- b. estos países mantienen una actividad exportadora, pero con precios bajos de sus exportaciones, mismos que se ubican por debajo de los precios que la industria nacional ofrece;
- c. durante el periodo de vigencia de las cuotas compensatorias, los mercados domésticos de los Estados Unidos, India y España no crecieron; tampoco se observa que lo harán en el futuro próximo. Estos países, al enfrentar una declinación de sus ventas en sus respectivos mercados internos y ante la débil situación de sus mercados tradicionales, actualmente afectados por los bajos precios de los hidrocarburos, intensificarán su esfuerzo exportador a mercados abiertos y crecientes como el mexicano;
- d. la demanda mundial de la tubería objeto de examen se encuentra estancada, y se agravará por la pandemia generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19). Esta situación presionará a los productores de los países examinados a desplazar sus considerables volúmenes de producción, en un mercado energético cada vez más estrangulado, lo que provoca sobre oferta y declinación de precios. De hecho, existen las condiciones propicias para ello, ya que los Estados Unidos, principal productor de la zona del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, presenta un alto porcentaje de capacidad ociosa, además de que la cercanía geográfica y la apertura arancelaria con ese país incentiva aún más la incursión de la mercancía objeto de examen a precios desleales;
- e. de acuerdo con el "Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019" de la SENER, así como información de sus clientes, Tubacero indicó que en 2021 y 2022 se estima un importante consumo del producto objeto de examen en el mercado mexicano y, por tanto, un crecimiento del mismo, en razón de los proyectos y necesidades que se prevén, los cuales requerirán poco más de medio millón de toneladas, y
- f. las exportaciones de tubería de los Estados Unidos, India y España enfrentan medidas arancelarias y de salvaguardas por parte de terceros países, por ejemplo, la Unión Europea, Reino Unido y los Estados Unidos.

235. Tubacero estimó los volúmenes de importaciones de la tubería objeto del presente examen, así como de los demás orígenes, para 2021 y 2022, considerando tanto el escenario en el que se mantienen las cuotas compensatorias como aquel en donde se eliminan.

236. En el escenario que considera la eliminación de las cuotas compensatorias, Tubacero estimó las importaciones tanto de los Estados Unidos, India y España como de los demás orígenes de la siguiente forma:

- a. consideró el "Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019", de la SENER, complementado con información proporcionada por clientes. De esta información, identificó 5 proyectos que se realizarán en el futuro próximo, cuyo volumen se estima en poco más de medio millón de toneladas, mismos que se indican en el punto 216 de la presente Resolución;
- b. estimó que el CNA de 2021 alcanzaría un volumen igual al involucrado en los 2 proyectos más próximos a realizarse, en tanto que, para 2022 el CNA sería igual al volumen de los tres restantes proyectos;
- c. tanto en 2021 como en 2022 las importaciones de la tubería objeto del presente examen, alcanzarían un volumen que les permitiría alcanzar el 30% del CNA proyectado. Porcentaje que tuvieron en el CNA del periodo investigado de la Resolución final de la investigación ordinaria, publicada en el DOF el 20 de abril de 2016, de acuerdo con el párrafo 322, inciso a, de dicha Resolución;
- d. en respuesta al requerimiento de información que la Secretaría le formuló, Tubacero desglosó las importaciones de la tubería objeto de examen que proyectó para cada uno de los países examinados, de la siguiente forma:
 - i. de la información de exportaciones de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19, calculó el volumen de exportaciones que los Estados Unidos, India y España realizaron durante el periodo de 2016 a 2019, a fin de no sobreestimar, puesto que, en 2020 no se reportaron exportaciones de India por la subpartida 7305.11;
 - ii. calculó la participación de las exportaciones de cada país en el total de los tres países, y
 - iii. para estimar las importaciones para cada país, aplicó los resultados que obtuvo conforme a lo descrito en la romanita anterior a las importaciones proyectadas de los tres países para 2021 y 2022.
- e. en cuanto a las importaciones de los demás orígenes, consideró su participación en el CNA proyectados en el escenario con cuotas compensatorias. Para ello, tomó en cuenta la pérdida de participación proporcional que experimentaron dichas importaciones en el CNA en el periodo analizado de la investigación original, conforme el párrafo 322, inciso b, de la Resolución final, señalada en el inciso c de este punto, y
- f. las importaciones totales resultan de la suma de las importaciones originarias de los países examinados más las importaciones de otros orígenes.

237. La Secretaría analizó la metodología que Tubacero utilizó para proyectar tanto las importaciones objeto de examen como las de los demás orígenes y determinó que presenta elementos que permiten considerarla aceptable, ya que se basa en la demanda de tubería de los proyectos que se realizarán en el futuro próximo para la conducción de hidrocarburos en el territorio nacional que requerirán la mercancía en cuestión, y en la participación de mercado que alcanzaron durante la investigación antidumping original.

238. En este sentido, la Secretaría considera que es probable que pueda realizarse el volumen de las importaciones de la tubería objeto de examen, en razón de las medidas de remedio comercial y de restricción comercial que las exportaciones de tubería de acero con costura enfrentan en diversos países, así como del alto perfil exportador, la capacidad libremente disponible y potencial exportador de que disponen dichos países, de manera conjunta, en relación con el mercado mexicano.

239. En razón de lo señalado en el punto 195 de la presente Resolución, resulta improcedente considerar las importaciones originarias de España que se estiman, en el total de las importaciones objeto de examen proyectadas y la participación que alcanzarían en el CNA del mercado nacional de la tubería objeto de análisis, si las cuotas compensatorias se eliminan.

240. En consecuencia, la Secretaría replicó los cálculos que Tubacero realizó para proyectar las importaciones originarias de los Estados Unidos e India, para ello, consideró las exportaciones de estos países que el Trade Map reporta por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19, durante el periodo de análisis. Como resultado, la Secretaría observó que, en caso de que se eliminen las cuotas compensatorias, las importaciones originarias de los Estados Unidos e India se incrementarían significativamente, puesto que luego de ser insignificantes en el periodo de examen, en 2021 y 2022 tendrían una participación en el CNA de 29.9%.

241. Con base en la información y los resultados del análisis descrito anteriormente, la Secretaría concluyó que existen elementos suficientes para determinar que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero con costura originarias de los Estados Unidos e India, éstas concurrirían de nueva cuenta al mercado nacional en volúmenes considerables y en condiciones de dumping, que desplazarían a las ventas nacionales y, por tanto, alcanzarían un nivel de participación del mercado que impactaría negativamente en el desempeño de indicadores económicos y financieros relevantes de la rama de producción nacional.

5. Efectos reales y potenciales sobre los precios

242. Tubacero manifestó que el mercado al que concurre principalmente la mercancía objeto de examen es el de licitaciones y concursos, en donde los precios se determinan en función de las características de cada uno de dichos procesos, normalmente convocadas por los integrantes del sector energético, en las que las compañías constructoras, a su vez, concursan para proveerla.

243. En este contexto de comercialización de la tubería objeto de análisis, Tubacero indicó que, durante los 2 primeros años del periodo de vigencia de las cuotas compensatorias, los precios de esta tubería fueron resultado de proyectos de licitaciones y concursos auspiciados por la CFE, mientras que en los 3 últimos años estuvieron asociados con proyectos particulares de Petróleos Mexicanos, en los cuales se demandó producto con características especiales. Por ello, consideró que no es apropiado hacer un análisis lineal del comportamiento de los precios en el mercado nacional de la tubería objeto de análisis.

244. Al respecto, la Secretaría calculó, por una parte, los precios implícitos promedio de las importaciones objeto de examen y del resto de los países, de acuerdo con los volúmenes y valores obtenidos conforme a lo descrito en los puntos 223 a 227 de la presente Resolución y, por otra, con la información que Tubacero proporcionó, obtuvo el precio promedio de tubería de acero al carbono con costura para venta al mercado interno.

245. La Secretaría observó que los precios de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal y los precios nacionales registraron un incremento en el periodo de análisis. En efecto:

- a. el precio promedio de las importaciones originarias de los Estados Unidos, India y España acumuló un incremento de 50% de 2016 a 2020: aumentó 23% en 2017, 1% en 2018 y 183% en 2019, pero registró un descenso de 57% en el periodo de examen;
- b. el precio promedio de las importaciones de otros orígenes aumentó 98% de 2016 a 2020: observó un decremento de 9% en 2017, aumentó 51% en 2018 y 55% en 2019, pero registró una caída de 7% en el periodo de examen, y
- c. el precio promedio de venta al mercado interno de la rama de producción nacional, medido en dólares, acumuló un crecimiento de 122% en el periodo analizado: disminuyó 6% en 2017, aumentó 69% en 2018 y 48% en 2019, pero disminuyó 6% en el periodo de examen.

246. Por otra parte, como se señaló anteriormente, Tubacero indicó que, durante el periodo de vigencia de las cuotas compensatorias, las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos, India y España no fueron significativas; en particular, en el periodo de examen únicamente se importaron de los Estados Unidos 535 toneladas con un precio de \$3,045 dólares por tonelada. Tubacero manifestó que dicho precio no puede considerarse representativo, ya que corresponde al segmento del mercado de distribuidores, dado su volumen y características.

247. Por ello, para comparar el precio de la tubería originaria de los países examinados con el nacional en el periodo de examen, Tubacero consideró el precio de las importaciones de la tubería objeto de examen originarias de los Estados Unidos y los siguientes precios de las exportaciones de India y España:

- a. precio de Estados Unidos: consideró operaciones de importaciones de la tubería objeto de examen realizadas en el periodo de examen, a través de las fracciones arancelarias 7305.11.01, 7305.12.01 y 7305.19.99 de la TIGIE;
- b. precio de las exportaciones de India: calculó el precio de las exportaciones de este país a Arabia Saudita (uno de sus principales mercados), a partir de la información que el sistema estadístico de Penta-Transaction proporciona por los códigos arancelarios 7305.11.11, 7305.11.19, 7305.11.21 y 7305.11.29 del Sistema Armonizado, ajustado con el flete marítimo y seguro para llevar la tubería al mercado nacional, y

- c. precio de España: calculó el precio de las exportaciones mundiales de este país, a partir de información que obtuvo de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19 del Sistema Armonizado, ajustado con el flete marítimo y seguro para llevar la tubería al mercado nacional.

248. A partir de esta información, Tubacero indicó que, en el periodo de examen, el precio de las importaciones de los Estados Unidos y los precios de las exportaciones de España e India, ajustados por flete marítimo y seguro para llevar la tubería al mercado nacional se ubicó por debajo del precio de venta al mercado interno de la industria nacional, en porcentajes de 34.3%, 53% y 41.8%, respectivamente. Tubacero consideró que este comportamiento aporta la certeza de que, al eliminarse las cuotas compensatorias vigentes, se repetiría la práctica desleal de discriminación de precios y, con ello, el consecuente daño a la industria nacional.

249. Con el fin de evaluar si existen elementos de convicción para prever la existencia de subvaloración de precios con respecto a los nacionales, la Secretaría consideró el precio de venta al mercado interno puesto en planta de la rama de producción nacional y lo comparó con el precio promedio que registraron las importaciones de los Estados Unidos, India y España, durante el periodo de análisis, ajustado con el arancel correspondiente, derecho de trámite aduanero (DTA) y gastos de agente aduanal.

250. La Secretaría observó que, durante el periodo analizado, el precio promedio de las importaciones originarias de los Estados Unidos, España e India se ubicó sistemáticamente por arriba del precio de venta al mercado interno de la rama de producción nacional, en porcentajes que oscilaron entre 36% y 265%, el primero se observó en el periodo de examen.

251. Sin embargo, las importaciones originarias de los Estados Unidos, India y España no fueron significativas durante el periodo de análisis, puesto que representaron en promedio el 0.5% del total importado; en particular, en el periodo de examen registraron un volumen de 539 toneladas, que se comercializaron en el mercado de distribuidores.

252. Al considerar este hecho, la Secretaría también comparó el precio puesto en planta de las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional con el precio promedio que registraron las exportaciones de los Estados Unidos, India y España al mundo, a partir de información de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19 del Sistema Armonizado, a través de los cuales estos países exportaron tubería objeto del presente examen. El precio de estas exportaciones se ajustó con el flete marítimo y gastos que Tubacero proporcionó para llevar el producto al mercado nacional, el DTA y gastos de agente aduanal.

253. Los resultados indican que, si hubiesen ingresado importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos, India y España, durante el periodo de análisis, en volúmenes considerables con los que normalmente se comercializa el producto objeto de examen, su precio se hubiese ubicado 0.3% en 2016 y 8% en 2017 por arriba del precio nacional, pero habría registrado niveles de subvaloración del orden de 28%, 35% y 25% en 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

254. Asimismo, la Secretaría comparó el precio promedio de las últimas tres licitaciones en las que Tubacero participó durante 2019 y 2020 con el precio promedio de las exportaciones de los países examinados, correspondiente al periodo de examen. En efecto, el precio promedio de los Estados Unidos, India y España se ubicó 28% por debajo del precio de licitación.

255. En relación con el precio promedio de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de países distintos a los examinados, el precio promedio de las exportaciones de los Estados Unidos, India y España habría observado niveles de subvaloración de entre 16% y 30% entre 2018 y 2020. El siguiente cuadro resume los márgenes de subvaloración.

Subvaloración del precio de exportación de los Estados Unidos, India y España vs precio nacional y precios de importaciones de otros orígenes

Subvaloración	2016	2017	2018	2019	2020
Trade Map respecto al					
Precio nacional	0.3	8	-28	-35	-25
Precio de las importaciones de otros orígenes	2	13	-16	-30	-18

Fuente: Tubacero, Trade Map y SIC-M

256. Por otra parte, Tubacero afirmó que, en caso de que se eliminen las cuotas compensatorias, de ingresar volúmenes considerables de importaciones de tubería de acero con costura longitudinal recta y helicoidal al mercado mexicano, como resultado de licitaciones y concursos, se realizarán con márgenes considerables de subvaloración con respecto al precio nacional.

257. Para sustentarlo, en el escenario que considera la eliminación de las cuotas compensatorias, Tubacero proyectó los precios a los que podrían ingresar las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal en 2021 y 2022, tanto originarias de los Estados Unidos, India y España como de los demás orígenes y el precio nacional de la siguiente manera:

- a. proyectó el precio promedio de la tubería objeto de examen de los Estados Unidos, India y España para 2021 de la siguiente forma:
- i. consideró el precio de las importaciones de los Estados Unidos de 2020, correspondiente a operaciones de la tubería objeto de examen;
 - ii. para India, el precio promedio de dos referencias de precios de exportación de este país de tubería con costura objeto del presente examen a uno de sus principales mercados de exportación, correspondientes a 2020, cuya

fuerza es Penta-Transaction, ajustado con seguro y flete marítimo para llevar la tubería al mercado mexicano;

- iii. en cuanto a España, tomó el precio de exportaciones de este país en 2020, a partir de información de las estadísticas de exportaciones de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19, ajustado con seguro y flete marítimo para llevar la mercancía al mercado mexicano;
- iv. a los precios referidos en las literales anteriores aplicó el incremento que los precios de la placa y rollo, insumos para fabricar la tubería, observarán en 2021 con respecto a 2020, conforme a la información de Fastmarkets MB y CRU Steel Sheet Products Monitor, y
- v. con los precios obtenidos, calculó un precio promedio ponderado por los volúmenes proyectados de cada país en 2021.

Para estimar el precio promedio de la tubería objeto de examen en 2022, a los precios estimados para 2021 de cada país, aplicó el incremento de los precios de la placa y rollo que dichas publicaciones estiman para 2022. Con los precios obtenidos, calculó un precio promedio ponderado por los volúmenes proyectados de cada país para 2022.

- b. el precio de venta al mercado interno de la tubería de fabricación nacional sería igual al precio promedio de las últimas tres licitaciones en las que Tubacero participó durante 2019 y 2020, ajustado por la subvaloración que el precio de las importaciones objeto de examen observó en 2020, calculada conforme a los ajustes que Tubacero realizó, con respecto al precio nacional del mismo año, y
- c. el precio de las importaciones de otros orígenes lo estimó como el producto del precio promedio que registraron en el periodo de análisis y la suma de la unidad, más la variación del precio promedio de la placa y el rollo del mercado internacional.

258. En relación con sus proyecciones sobre los precios de los países examinados y el nacional para 2021 y 2022, Tubacero manifestó que, al igual que los demás productores nacionales, se vería obligado a reducir sus precios a fin de competir con los sustancialmente bajos niveles de precios de las importaciones potenciales originarias de los países examinados. El ajuste a la baja de su precio y la pérdida de ventas de los concursos antes mencionados se traduciría en una afectación negativa en sus indicadores financieros por la caída de sus utilidades y, en otros, tales como producción, utilización de capacidad instalada, empleo y salarios.

259. La Secretaría analizó las proyecciones y consideró adecuada la metodología que Tubacero utilizó para estimar el precio nacional y de las importaciones originarias de los Estados Unidos, India y España, pues se basan, por una parte, en los precios que han registrado tanto las importaciones de los Estados Unidos al mercado mexicano como las exportaciones de India (a su principal mercado Arabia Saudita) y España por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19 del Sistema Armonizado, en donde se incluye la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal objeto de examen, y por otra, en el precio promedio de las últimas tres licitaciones en las que Tubacero participó durante 2019 y 2020. Además, utilizó el incremento de precios de la placa y rollo, insumos principales de la tubería objeto de examen.

260. No obstante, de acuerdo con lo señalado en el punto 239 de la presente Resolución, no es procedente considerar el precio al que concurrirían las importaciones originarias de España para estimar el precio de las importaciones objeto de examen proyectadas.

261. Por ello, la Secretaría replicó el ejercicio que Tubacero realizó para sus estimaciones de la siguiente forma:

- a. consideró el precio de las importaciones originarias de los Estados Unidos puesto en puerto de entrada al mercado mexicano y el precio promedio de las exportaciones de India que resulta de la información de Penta-Transaction con el costo correspondiente del seguro y flete marítimo que Tubacero aportó para llevar el producto de dicho país al mercado nacional. Ajustó los precios con el incremento del costo de los insumos de la tubería (placa y rollo) y con el arancel correspondiente, DTA y gastos de agente aduanal. Con los precios que se obtienen de los Estados Unidos y de India calculó un precio promedio ponderado con los volúmenes proyectados;
- b. el precio nacional se estimó como se indica en el punto 257, inciso b, de la presente Resolución, aunque se ajustó con el margen de subvaloración que el precio de las exportaciones de los países examinados observó en el periodo de examen con respecto al precio nacional del mismo año, y
- c. comparó el precio proyectado de las importaciones originarias de los Estados Unidos y de India con el precio promedio estimado de la rama de producción nacional.

262. Los resultados indican que el precio de las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos e India se ubicaría 38% por debajo del precio de venta al mercado interno de la rama de producción nacional en 2021 y sería 3% mayor en el siguiente año proyectado. Asimismo, al considerar el precio de exportación que sirvió para evaluar la probabilidad fundada de la repetición del dumping, descrito en el punto 192 de la presente Resolución (a excepción de España por lo señalado en el punto 193 de la presente Resolución), los resultados serían prácticamente los mismos.

263. Los resultados descritos anteriormente, sustentan que en caso de que se eliminen las cuotas compensatorias, el precio al que concurrirían las importaciones originarias de los Estados Unidos y de India constituiría un factor determinante para incentivar la demanda por nuevas importaciones del producto objeto de examen y obligaría a la rama de producción nacional a disminuir sus precios para poder competir. En efecto, de acuerdo con las proyecciones que la Secretaría realizó, el precio nacional de venta al mercado interno registraría un incremento de 42% en 2021, como consecuencia del incremento de los insumos para fabricar la tubería objeto de examen, pero en 2022 se ajustaría a la baja en 26%, a pesar del incremento de costos de los insumos, a fin de competir con los sustancialmente bajos niveles de precios a los que concurrirían las importaciones originarias de los países

examinados.

264. Con base en la información y los resultados del análisis descrito anteriormente, la Secretaría concluyó que existe la probabilidad fundada de que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias, las importaciones de tubería de acero al carbono con costura, originarias de los Estados Unidos e India, concurren al mercado nacional en niveles de precios que repercutirían de manera negativa sobre los precios nacionales al mercado interno causando una depresión de los mismos, lo que tendría efectos negativos en las ventas al mercado interno y sus ingresos, que afectarían las utilidades de la rama de producción nacional.

6. Efectos reales y potenciales sobre la rama de producción nacional

265. Tubacero indicó que el mercado en el que se comercializa el producto objeto de examen es de carácter intermitente y discontinuo, altamente dependiente de decisiones de inversión gubernamental y privada, que tienen ciclos largos de decisión y maduración, de manera que, lo que pudiera ser un periodo de bonanza puede convertirse en uno de escasez y falta de oportunidades de venta.

266. Al respecto, como se indicó anteriormente, Tubacero señaló que, en los dos primeros años del periodo de vigencia de las cuotas compensatorias (2016 y 2017) se demandaron en promedio anual 357 mil toneladas de tubería objeto de examen, a fin de completar la demanda que los proyectos de conducción de la CFE generaron. Sin embargo, en 2018, 2019 y 2020 el mercado nacional no demandó dicha tubería a través de concursos y licitaciones, por lo que, a partir de 2018 registró una disminución de su volumen de producción que, si bien se colocó a precios superiores, no fue suficiente para operar en condiciones adecuadas y asegurar su rentabilidad en el futuro inmediato.

267. En consecuencia, Tubacero señaló que a partir de 2018 sus indicadores económicos y financieros registraron un deterioro, en un ambiente de condiciones económicas restringidas, lo que ilustra la vulnerabilidad de la producción nacional y la imposibilidad de mantener una recuperación sostenida del daño que las importaciones desleales causaron. Por ello, manifestó que los resultados de la producción nacional deben de analizarse en el contexto del mercado intermitente y discontinuo en el que se comercializa el producto objeto de examen.

268. Para sustentar sus afirmaciones, Tubacero proporcionó la siguiente información: i) los indicadores económicos de su empresa y de la industria nacional, así como sus estados de costos, ventas y utilidades tanto del mercado interno como de exportación, correspondientes a tubería de acero con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen, para los años que comprenden el periodo de análisis, y ii) sus estados financieros dictaminados correspondientes al periodo de análisis. Asimismo, proporcionó proyecciones sobre el comportamiento que tendrían dichos indicadores en 2021 y 2022, en caso de que las cuotas compensatorias continúen o se eliminen.

269. La Secretaría analizó el desempeño de la rama de producción nacional durante el periodo analizado. Para ello, consideró los indicadores económicos y financieros (estado de costos, ventas y utilidades tanto del mercado interno como de exportación) de Tubacero, correspondientes a tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen, para el periodo de análisis, así como sus estados financieros dictaminados de 2016 a 2020, puesto que esta empresa, conforme a la determinación descrita en el punto 202 de la presente Resolución, constituye la rama de producción nacional de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen.

270. La Secretaría actualizó la información financiera mediante el método de cambios en el nivel general de precios, con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía calcula.

271. Como se señaló en el punto 214 de la presente Resolución, el mercado nacional de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal registró un comportamiento negativo en el periodo analizado. En efecto, el CNA creció 45% en 2017, disminuyó 91% en 2018, aumentó 27% en 2019, pero cayó 41% en el periodo de examen, de forma que, acumuló un descenso de 90% en el periodo analizado.

272. En este contexto decreciente del mercado nacional, la Secretaría observó que la producción nacional orientada al mercado interno (presentó el mismo comportamiento que el CNA: creció 13% en 2017, disminuyó 88% en 2018, aumentó 59% en 2019, pero cayó 42% en el periodo de examen, de forma que acumuló un descenso de 88% en el periodo analizado.

273. A pesar del comportamiento descrito de la producción nacional orientada al mercado interno, aumentó su participación en 18 puntos porcentuales en el CNA de 2016 al periodo de examen, al pasar de una participación de 72.2% a 90.2% (56.3% en 2017, 72.6% en 2018 y 91.2% en 2019), lo que se explica debido a que las importaciones totales acumularon un descenso de 97% en el periodo de análisis.

274. Por otra parte, la producción de la rama de producción nacional acumuló una caída de 89% en el periodo analizado: aumentó 33% en 2017, disminuyó 92% en 2018, creció 38% en 2019, pero cayó 22% en el periodo de examen. El mismo desempeño mostró la producción orientada al mercado interno de Tubacero: aumentó 33% en 2017, disminuyó 95% en 2018, registró un incremento de 53% en 2019 y cayó 13% en el periodo de examen, de forma que, acumuló un descenso de 91% en el periodo de análisis.

275. El comportamiento del volumen de la producción de la rama de producción nacional se reflejó en el desempeño de sus ventas totales (al mercado interno y externo), ya que acumularon una caída de 91% en el periodo de análisis: crecieron 94% en 2017, disminuyeron 93% en 2018, aumentaron 14% en 2019, para volver a caer 44% en el periodo de examen. El desempeño de este indicador se explica tanto por las ventas al mercado interno como al de exportación:

- a. las ventas al mercado interno acumularon una caída de 94% en el periodo analizado: aumentaron 94% en 2017, disminuyeron 95% en 2018, crecieron 17% en 2019, pero disminuyeron 42% en el periodo de examen, y
- b. las exportaciones crecieron 20% en 2017, 27.6 veces en 2018 y 8% en 2019, pero cayeron 48% en el periodo de examen, de manera que acumularon una caída de 18.4 veces. En términos relativos, las exportaciones representaron en promedio el 4% de la producción nacional, en el periodo analizado, lo que indica que la rama de producción nacional se

orienta al mercado interno.

276. Con respecto a los inventarios de la rama de producción nacional, disminuyeron 61% en 2017 y 6% en 2018, pero aumentaron 12% en 2019 y 28% en el periodo de examen; comportamiento que se tradujo en una caída acumulada de 47% en el periodo analizado.

277. Por otra parte, la capacidad instalada de la rama de producción nacional se mantuvo en el mismo nivel durante el periodo de análisis. Como resultado del desempeño de la capacidad instalada y de la producción, la utilización del primer indicador disminuyó 35 puntos porcentuales en el periodo analizado, al pasar de 39% a 4% (52% en 2017, 4% en 2018 y 6% en 2019).

278. El desempeño negativo de la producción y las ventas totales en el periodo de análisis, se reflejó en el comportamiento del nivel de empleo de la rama de producción nacional, pues este indicador registró una caída de 70% en el mismo periodo: aumentó 4% en 2017, disminuyó 72% en 2018, creció 15% en 2019 y se redujo 9% en el periodo de examen.

279. Asimismo, como resultado del comportamiento de la producción y del empleo de la rama de producción nacional, la productividad (medida como el cociente de estos indicadores) registró una caída acumulada de 63% en el periodo de análisis: aumentó 28% en 2017, disminuyó 72% en 2018, creció 19% en 2019 y cayó 14% en el periodo de examen.

280. En cuanto a la masa salarial de la rama de producción nacional, aumentó 33% en 2017, disminuyó 82% en 2018, creció 76% en 2019, para volver a descender 36% en el periodo de examen, de forma que, acumuló una caída de 72% en el periodo de análisis.

281. El comportamiento descrito de los volúmenes de venta al mercado interno de la rama de producción nacional y sus precios se reflejó en sus ingresos. En efecto, la Secretaría observó que los ingresos por ventas (expresados en pesos) aumentaron 74% en 2017, disminuyeron 92% en 2018 y registraron un incremento de 69% en 2019, para volver a caer 41% en el periodo de examen, lo que se reflejó en una disminución de 86% en el periodo de análisis.

282. Por su parte, los costos operativos de la rama de producción nacional (costos de venta más los gastos de operación) tuvieron una disminución de 86% en el periodo de análisis: aumentaron 83% en 2017, disminuyeron 89% en 2018, se incrementaron 32% en 2019 y cayeron 44% en el periodo de examen.

283. Como resultado del comportamiento descrito de los ingresos por ventas y de los costos de operación al mercado interno, la Secretaría se percató que las utilidades operativas disminuyeron 0.89 veces en el periodo analizado: registraron un aumento de 0.35 veces en 2017, bajaron 1.06 veces en 2018 y aumentaron 2.68 veces en 2019, para volver a caer 0.23 veces en el periodo de examen.

284. Por su parte, el margen operativo por ventas en el mercado interno disminuyó 4.3 puntos porcentuales en 2017 y 27.5 puntos porcentuales en 2018, aumentó 24.5 puntos porcentuales en 2019 y 3.8 puntos porcentuales en el periodo objeto de examen, de modo que acumuló un descenso de 3.5 puntos porcentuales en el periodo de análisis, al pasar de 19.5% en 2016 a 16% en el periodo de examen.

285. Por otra parte, en el mercado de exportación de Tubacero, la Secretaría observó que los ingresos por ventas externas (expresados en pesos) disminuyeron 0.3% en 2017, aumentaron 82.5 veces en 2018, pero volvieron a caer 18% en 2019 y 70% en el periodo de examen, lo que se reflejó en un aumento de 19.6 veces en el periodo de análisis. En relación con los costos de operación, disminuyeron 21% en 2017, aumentaron 94.3 veces en 2018, pero disminuyeron 25% en 2019 y 67% en el periodo objeto de examen, lo que se reflejó en un aumento de 17.5 veces en el periodo analizado.

286. Como resultado del comportamiento de los ingresos por ventas y de los costos de operación en el mercado de exportación, la Secretaría observó que los resultados de operación representaron pérdidas operativas durante el periodo de análisis, las cuales tuvieron el siguiente desempeño: disminuyeron 0.84 veces en 2017, aumentaron 316 veces en 2018, pero registraron una disminución de 0.60 veces en 2019 y 0.43 veces en el periodo de examen, lo que se reflejó en un aumento de la pérdida operativa de 10.89 veces en el periodo de análisis.

287. En cuanto al margen operativo por ventas en el mercado externo, aumentó 27.1 puntos porcentuales en 2017, pero disminuyó 14.8 puntos porcentuales en 2018, se incrementó 10.2 puntos porcentuales en 2019, para volver a caer 8.8 puntos porcentuales en el periodo objeto de examen, de modo que, acumuló un incremento de 13.7 puntos porcentuales en el periodo de análisis, al pasar de -32.4% en 2016 a -18.7% en el periodo de examen.

288. En relación con las variables de rendimiento sobre la inversión en activos (ROA, por sus siglas en inglés de Return of the Investment in Assets) y la contribución del producto similar al ROA, flujo de efectivo y capacidad de reunir capital, de conformidad con lo descrito en los artículos 3.6 del Acuerdo Antidumping y 66 del RLCE, los efectos de las importaciones se evaluaron a partir de los estados financieros dictaminados de 2016 a 2020, correspondiente de la empresa productora nacional que constituye la rama de producción nacional, que considera la producción del grupo o gama más restringido de productos que incluyen al producto similar.

289. El rendimiento sobre la inversión y la contribución del producto similar al ROA de la rama de producción nacional, calculado a nivel operativo, fue mixta, aunque con tendencia a la baja durante el periodo analizado. El siguiente cuadro muestra los resultados de estos indicadores:

Índice	2016	2017	2018	2019	2020
Rendimiento sobre la inversión (%)	66.9	39.6	-3.0	4.3	4.2
Contribución al ROA del producto similar (%)	23.5	29.6	-3.2	2.8	2.2

Fuente: Estados financieros dictaminados de Tubacero

290. En cuanto al flujo de caja a nivel operativo de la rama de producción nacional, la Secretaría observó un comportamiento

mixto durante el periodo de análisis, al registrar el siguiente comportamiento: aumento de 0.9 veces en 2017 respecto de 2016, disminuyó 1.49 veces en 2018, se incrementó 1.87 veces en 2019 y registró un descenso de 0.41 veces en el periodo de examen, de manera que, acumuló una baja de 0.52 veces en el periodo de análisis.

291. Por otra parte, la Secretaría analiza la capacidad de reunir capital a través del comportamiento de los índices de circulante, prueba de ácido (solvencia, liquidez), apalancamiento y deuda. Normalmente se considera que los niveles de solvencia y liquidez son adecuados si la relación entre los activos y pasivos circulantes es de uno a uno o mayor. En cuanto al nivel de apalancamiento, se considera que una proporción del pasivo total con respecto al capital contable inferior a uno, o bien, menor a 100%, es manejable.

292. La Secretaría observó que los niveles de solvencia y liquidez de la rama de producción nacional fueron poco satisfactorios, incluso insuficientes bajo la prueba de ácido (activo circulante menos el valor de los inventarios, en relación con el pasivo de corto plazo) en todo el periodo analizado.

293. Por su parte, el índice de apalancamiento (razón de pasivo total a capital contable) observaron un nivel elevado en 2016 y 2017, pero mejoró en 2018, 2019 y 2020. Por lo que toca al nivel de deuda o razón de pasivo total a activo total se mantuvo en niveles aceptables, es decir, inferior al 100%. Estos resultados se muestran en la siguiente tabla:

Índice	2016	2017	2018	2019	2020
Razón de circulante (veces)	1.20	0.93	0.76	0.91	1.01
Prueba de ácido (veces)	0.73	0.71	0.50	0.64	0.68
Apalancamiento (veces)	2.02	1.04	0.89	0.78	0.94
Deuda (%)	67	51	47	44	48

Fuente: Estados financieros dictaminados de Tubacero y cálculos de la Secretaría

294. Con base en los resultados descritos en los puntos 269 al 293 de la presente Resolución, la Secretaría observó que los indicadores económicos y financieros relevantes de la rama de producción nacional registraron un comportamiento negativo tanto en el periodo analizado como en el periodo de examen, entre ellos, producción, ventas al mercado interno, utilización de capacidad instalada, empleo, salarios, productividad, ingresos por ventas al mercado interno y utilidades, en cuanto al margen operativo, mostró un desempeño negativo en el periodo analizado. Aunado a ello, la rama de producción nacional presenta una capacidad de reunir capital que no es satisfactoria. En consecuencia, la rama de producción nacional enfrenta una condición económica vulnerable, por lo que, la Secretaría consideró que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura originarias de los Estados Unidos e India, se dejaría a ésta en un estado aún más vulnerable.

295. Ante esta situación que muestra la rama de producción nacional, Tubacero manifestó que la supresión de las cuotas compensatorias, daría lugar a la repetición del daño a la industria nacional, tomando en cuenta que, por una parte, la comercialización de la mercancía objeto de examen se realiza principalmente mediante concursos y licitaciones, por lo que, resulta previsible que en el futuro inmediato, de eliminarse las cuotas compensatorias que se examinan, se observará un retorno al mercado mexicano de los exportadores de los países examinados en los concursos y licitaciones del sector energético, en niveles de precios bajos que fundamentan su actividad exportadora y, por otra parte, el mercado nacional es un destino real para los exportadores de los Estados Unidos, India y España, lo que se sustenta en las circunstancias señaladas en el punto 234 de la presente Resolución.

296. Tubacero agregó que, ante dichas circunstancias, en un escenario donde se eliminen las cuotas compensatorias, los exportadores de los Estados Unidos, India y España dirigirán su considerable capacidad ociosa al mercado mexicano, lo que ocasionará el desplazamiento de la producción nacional en la colocación de los productos similares a los que son objeto de examen en los diversos proyectos e inversiones en conducción de hidrocarburos e infraestructura que se realizarán en 2021 y 2022.

297. Con la finalidad de cuantificar la magnitud de la afectación sobre la rama de producción nacional debido al incremento que registrarían las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos, India y España, en condiciones de discriminación de precios, Tubacero, tanto en el escenario sin cuotas compensatorias como aquel donde se mantienen estas medidas, presentó proyecciones de la industria nacional, así como de sus indicadores económicos y de sus estados de costos, ventas y utilidades, tanto del mercado interno como de exportación, del producto similar al que es objeto de examen, para 2021 y 2022.

298. En el escenario que considera la eliminación de las cuotas compensatorias, Tubacero estima los indicadores económicos relevantes de la industria nacional, a partir del comportamiento esperado del CNA y las importaciones totales de 2021 y 2022, proyectados conforme a lo descrito en el punto 236 de la presente Resolución, y sobre la base de que los Estados Unidos continuará siendo el principal destino de exportación, de manera que, Tubacero proyectó las exportaciones de la industria nacional, a partir de este indicador de 2020, y considerando el descenso de las inversiones en los Estados Unidos relacionados con proyectos de petróleo y gas en 2021. De manera que, estimó las exportaciones para 2021 como el producto del volumen de esta variable de 2020 y la suma de la unidad más el decremento de las inversiones; para 2022 consideró el volumen que proyectó para 2021.

299. A partir de las proyecciones del CNA, importaciones y exportaciones de la tubería de acero con costura objeto del presente procedimiento, Tubacero estimó los siguientes indicadores de la industria nacional para 2021 y 2022, en el escenario que considera la eliminación de las cuotas compensatorias:

- a. estimó la producción a partir del CNA proyectado menos las importaciones totales proyectadas más las exportaciones totales;

- b. proyectó las ventas al mercado interno para 2021 como la diferencia entre el CNA proyectado menos el volumen de las importaciones proyectadas totales. Procedió de manera análoga para 2022;
- c. para 2021, calculó el número de personas empleadas como el cociente de la producción proyectada para 2021 y de la productividad del periodo de examen. Procedió de manera análoga a estimar este indicador para 2022;
- d. para proyectar los salarios para 2021, calculó su valor unitario con respecto al número de personas empleadas en el periodo de examen. Dicho valor se incrementó con base en el aumento salarial para 2021 que la Comisión Nacional de Salarios Mínimos publicó para el año proyectado. El valor unitario se multiplicó por el nivel de empleo estimado para 2021. Procedió de manera análoga para 2022, considerando el incremento salarial de 2021 referido, y
- e. los inventarios proyectados para 2021, los estimó a partir de esta variable del periodo de examen más la producción estimada para 2021 menos las ventas totales proyectadas para este último año. Procedió de manera análoga para estimar los inventarios para 2022.

300. Para estimar sus indicadores económicos, Tubacero se basó fundamentalmente en la participación que tuvieron en 2020 de la industria nacional, en el comportamiento que observaron durante el periodo de análisis y en las proyecciones descritas en el punto anterior. Procedió de la siguiente manera:

- a. proyectó su producción para 2021 como el resultado de la producción nacional estimada para dicho año y la participación de su producción en la producción nacional total del periodo objeto de examen. Procedió de la misma forma para estimar su producción en 2022;
- b. estimó sus ventas al mercado interno para 2021 como el producto de dichas ventas y la participación de sus ventas internas en la industria nacional del periodo objeto de examen. Procedió de la misma forma para estimar sus ventas al mercado interno en 2022;
- c. Tubacero proyectó sus exportaciones, inventarios, empleo y salarios de la misma forma que estimó estas variables de la industria nacional, descrita en el punto anterior de la presente Resolución.
- d. ventas totales estimadas son el resultado de la suma de las ventas al mercado interno y exportaciones proyectadas, y
- e. consideró que su capacidad instalada se mantiene en el mismo nivel que el registrado en el periodo de vigencia de las cuotas compensatorias.

301. Tubacero también proyectó los beneficios operativos de sus ventas destinadas al mercado interno y externo en 2021 y 2022, tanto en el escenario sin cuotas compensatorias como aquel donde se mantienen estas medidas. Para ello, calculó los costos de producción y gastos operativos de la tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, que se destina al mercado interno, a partir de la información real del periodo de análisis, más las tasas por crecimiento en dicho periodo (en el caso de los gastos operativos también se consideró la tasa de inflación proyectada para 2021 y 2022). Respecto del mercado de exportación, Tubacero utilizó información relativa a costos y gastos unitarios del periodo objeto de examen de las ventas externas a un cliente estadounidense, principal mercado de exportación.

302. La Secretaría analizó las proyecciones que Tubacero presentó y las consideró aceptables, pues están calculadas a partir de metodologías razonables y consistentes, puesto que, por lo que se refiere a los indicadores económicos, se sustentan en el comportamiento esperado del mercado nacional, que considera los volúmenes de tubería objeto del presente examen que demandarán los proyectos energéticos que se realizarán en el futuro próximo; en los volúmenes en que aumentarían las importaciones de este producto, incluidas las originarias de los Estados Unidos, India y España en condiciones de dumping y la participación que alcanzarían en el CNA, así como el comportamiento y participaciones de sus indicadores económicos en los correspondientes de la industria nacional en el periodo de análisis. En cuanto a las metodologías para proyectar las variables financieras, consideran fundamentalmente, las estimaciones de ventas al mercado interno, los tipos de cambio peso-dólar que el Banco de México estima y la tasa de inflación proyectada para 2021 y 2022.

303. Destaca que Tubacero, al considerar la naturaleza inherente a los procesos de comercialización de la mercancía objeto del presente procedimiento, comparó los resultados de sus indicadores económicos y financieros de 2021 y 2022, en el escenario que considera la eliminación de las cuotas compensatorias, con los correspondientes de 2021 y 2022, en el escenario que considera que dichas medidas continúan vigentes, tomando en cuenta el cambio de condiciones del mercado nacional en el futuro inmediato, determinado por proyectos postergados que se espera se realicen en dichos periodos proyectados, en el escenario donde la industria nacional proviene de un ciclo económico recesivo, de forma que no operó con niveles mínimos que requiere una industria de altos costos fijos, en un mercado de oportunidades comerciales intermitentes.

304. La Secretaría consideró razonable la comparación que Tubacero sugiere, tomando en cuenta que el mercado al que concurre principalmente la mercancía objeto de examen es el de licitaciones y concursos y, por tanto, es de carácter intermitente y discontinuo, tal como se aprecia del comportamiento que la industria nacional registró en el periodo de análisis.

305. Sin embargo, conforme se indicó en los puntos 239 y 260 de la presente Resolución, no es procedente considerar el efecto que tendrían, en la rama de la producción nacional de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal similar a la que es objeto de examen, el volumen y el precio de las importaciones originarias de España proyectados. Por ello, la Secretaría replicó el ejercicio que Tubacero realizó para sus estimaciones, pero sin considerar las importaciones que Tubacero proyectó de España.

306. Como resultado, la Secretaría observó que, en 2021, ante la eliminación de las cuotas compensatorias, se registraría una afectación en los indicadores relevantes de la rama de producción nacional con respecto a los niveles que se observarían en el mismo año, en el escenario donde se mantienen las cuotas compensatorias. Los decrementos más importantes se registrarían en la producción total, producción orientada al mercado interno, ventas al mercado interno, empleo y salarios, cada uno los cuales disminuiría 23%, utilización de la capacidad instalada (1 punto porcentual) y participación de mercado (14 puntos porcentuales);

por su parte, los resultados operativos correspondientes al mercado interno observarían un decremento de 0.88 veces, debido a que los ingresos por ventas disminuirían 0.53 veces, en tanto que los costos de operación se reducirían 0.23 veces, lo que daría lugar a una caída de 34.5 puntos porcentuales en el margen operativo, ubicándose en 12.4%.

307. Asimismo, el deterioro en los indicadores de la rama de producción nacional también se observaría en 2022, en el escenario que las cuotas compensatorias se eliminan en relación con aquel donde se mantienen estas medidas. En efecto, la producción, producción orientada al mercado interno, ventas al mercado interno, empleo y salarios registrarían un descenso, también de 23% cada uno de ellos, utilización de la capacidad instalada (4 puntos porcentuales) y participación de mercado (14 puntos porcentuales); por su parte, los resultados operativos correspondientes al mercado interno observarían un decremento de 1.06 veces, debido a que los ingresos por ventas disminuirían 0.53 veces, en tanto que los costos de operación se reducirían 0.29 veces, lo que daría lugar a una caída de 35.6 puntos porcentuales en el margen operativo, ubicándose en -4.3%.

308. Con base en la información y los resultados del análisis descrito anteriormente, la Secretaría concluyó que los volúmenes potenciales de las importaciones originarias de los Estados Unidos y de India, así como el nivel de precios al que podrían concurrir, constituyen elementos objetivos que permiten establecer la probabilidad fundada de que ante la eliminación de las cuotas compensatorias, la rama de producción nacional del producto similar registraría efectos negativos sobre los indicadores económicos y financieros relevantes, lo que daría lugar a la repetición del daño a la industria nacional de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal.

7. Potencial exportador

309. Tubacero afirmó que las industrias de los países examinados fabricantes de la tubería objeto del presente examen disponen de manera conjunta de una considerable capacidad instalada ociosa y potencial exportador, tanto en términos absolutos como en relación con el mercado nacional.

310. Para sustentar su afirmación, además de estadísticas de importaciones y exportaciones de los Estados Unidos, India y España de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19 del Sistema Armonizado, Tubacero proporcionó el CNA de tubería de línea con costura longitudinal recta y helicoidal para los países examinados, para el periodo de análisis del estudio "Welded Linepipe & OCTG Market Tracker", publicado por Fastmarkets MB, el 28 de julio de 2021. Adicionalmente, proporcionó información sobre producción y capacidad instalada de tubería de acero con costura en los Estados Unidos, India y España para el periodo de vigencia de las cuotas compensatorias, que obtuvo de las siguientes fuentes:

- a. producción y capacidad instalada de los Estados Unidos de la US International Trade Commission, Investigation No. 731-TA-919 (Third Review) Certain Welded Large Diameter Line Pipe from Japan, September 2019;
- b. capacidad instalada de tubería examinada de India que obtuvo del artículo "Plans in the pipeline" publicado por Shubham Rai en la página de Internet (<https://www.steel-360.com>), el 16 de diciembre de 2020. También obtuvo dicho indicador de información de las empresas fabricantes de tubería de España a través de su página de Internet, y
- c. producción de acero crudo para 2016 a 2019 que reporta la Asociación Mundial del Acero (WSA, por las siglas en inglés de World Steel Association), en su publicación Steel Statistical Yearbook 2020 y el artículo "Una mirada más profunda a la industria india de tubos de acero", obtenido de la página de Internet de Capitalmind (<http://www.capitalmind.in>), el 26 agosto de 2020.

311. A partir de la información anterior, Tubacero estimó la producción y capacidad instalada de los Estados Unidos, India y España de tubería de acero con costura, así como el CNA de este producto, para el periodo de análisis.

312. Para la producción de la tubería con costura de los Estados Unidos, consideró las cifras del documento Certain Welded Large Diameter Line Pipe from Japan, para 2016, 2017, 2018 y del periodo enero-marzo de 2019; el trimestre de 2019, lo anualizó para obtener la producción del año. La producción de 2020 resulta de multiplicar la producción de 2019 por la suma de la unidad más la tasa de variación (72.2%) del CNA de 2020 con respecto a 2019 que obtuvo del estudio "Welded Linepipe & OCTG Market Tracker", Fastmarkets MB, del 28 de julio de 2021.

313. En cuanto a la producción de la tubería objeto de examen de India, Tubacero indicó que no existe información pública de este indicador, por lo que, utilizó factores de mercado de la industria de tubería de India que obtuvo del artículo "Una mirada más profunda a la industria india de tubos de acero" obtenido de la página de Internet <http://www.capitalmind.in>. También consideró la producción total del acero crudo de 2016 a 2019 que reporta la WSA, en su publicación del Steel Statistical Yearbook, 2020. La producción de la tubería objeto de examen, la estimó de la siguiente forma:

- a. la producción del acero de 2020 la estimó a partir de la tasa de crecimiento media anual de la producción de 2016-2019, a la cual sumó la unidad y se multiplicó por la producción del acero de enero-marzo de 2019, y
- b. la producción de acero de cada año se multiplicó por los factores de participación de los tubos por tipo de soldadura ERW y SAW de India, de tal manera que al sumar la producción estimada de los tipos de tubería obtuvo el volumen total de producción de tubería examinada de India.

314. Por lo que se refiere a la producción de España, Tubacero la estimó de la siguiente forma: calculó la participación de la capacidad instalada de cada país examinado en la capacidad instalada total de los países en 2020; calculó la producción de los Estados Unidos y de India para 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020. A la producción de los Estados Unidos e India de cada año aplicó la participación de la capacidad instalada de cada país examinado en la capacidad instalada total de los países en 2020, bajo el supuesto de que la participación de la producción de cada país en la producción total se asemeja con la que observan en la capacidad instalada de los tres países en 2020.

315. En cuanto a la capacidad instalada de la tubería objeto de examen de los Estados Unidos, India y España, para su cálculo, Tubacero procedió de la siguiente forma:

- a. para estimar la capacidad instalada de la tubería objeto de examen de los Estados Unidos, consideró las cifras de la investigación de la US International Trade Commission, Investigation No. 731-TA-919 (Third Review) Certain Welded Large Diameter Line Pipe from Japan, September 2019, para el periodo de 2016 a enero-marzo de 2019; el trimestre de 2019 lo anualizó para obtener la capacidad anual. Para estimar la capacidad instalada de 2020, a la capacidad de 2019 la multiplicó por la suma de la unidad más la tasa de crecimiento media anual de este indicador en el periodo de 2016-2019;
- b. la capacidad instalada de tubería de acero de India se calculó a partir de la información del artículo "Plans in the pipeline", publicado por Shubham Rai el 16 de diciembre de 2020, el cual reporta dicho indicador para 2020. Para ello, a la capacidad de 2020 aplicó el incremento anual de la tubería de acero para obtener un incremento proporcional de la capacidad instalada (7.7%). La capacidad instalada del 2019 se calculó multiplicando la capacidad instalada reportada en el periodo 2020 por la resta de la unidad menos la proporción de crecimiento: de manera análoga se calculó la capacidad para 2016, 2017 y 2018, y
- c. por lo que se refiere a la capacidad instalada de tubería objeto de examen de España, se estimó a partir de información de empresas fabricantes de tubería en dicho país. Como resultados, se calculó un tamaño de industria de 400 mil toneladas para cada año del periodo de análisis.

316. A partir de los resultados que obtuvo, Tubacero indicó que la producción conjunta de tubería objeto de examen de los Estados Unidos, India y España aumentó en el periodo de análisis; de igual forma, la capacidad acumulada libremente disponible de dichos países se incrementó considerablemente, puesto que en términos absolutos creció 7 millones de toneladas de 2013 a 2020, ubicándose en 20.7 millones de toneladas, lo que profundizó las asimetrías de los países examinados con respecto al tamaño del mercado mexicano.

317. En este sentido, señaló que en 2020 los Estados Unidos, India y España dispusieron de manera conjunta, de una capacidad libremente disponible que representa 240 veces el CNA de México, en tanto que, en los periodos proyectados, cuando se espera la ejecución de cinco gasoductos en el territorio nacional, que incrementaría el CNA de México, podría ser equivalente a 85 y 32 veces el CNA nacional en dichos años.

318. Tubacero manifestó que esta situación hace posible que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias, las exportaciones de tubería objeto del presente procedimiento de los países examinados se incrementarían en 2021 y 2022, cuando menos en la cuantía para alcanzar una participación en el CNA igual a la que tuvieron en la investigación antidumping original, lo que dañaría o amenazaría el sano desempeño operativo y financiero de la rama de producción nacional.

319. La Secretaría consideró que las metodologías que Tubacero utilizó para estimar la producción y capacidad instalada de los Estados Unidos, India y España son razonables, pues se basan en información disponible en publicaciones especializadas y fuentes de información confiables en relación con tubería de acero con costura longitudinal recta y helicoidal, comportamiento de producción y capacidad instalada disponible de este producto durante el periodo de análisis, o bien, factores de participación de tubería por tipo de soldadura ERW y SAW, en el caso de la producción de India, así como de información directa de empresas productoras de España.

320. Sin embargo, al considerar lo descrito en los puntos 239, 260 y 305 de la presente Resolución, la Secretaría analizó el comportamiento reciente y las perspectivas de la industria de tubería de acero al carbono con costura de los Estados Unidos y de India, con el fin de evaluar si cuentan, de manera conjunta, con capacidad libremente disponible o potencial exportador que permita suponer que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias, podrían destinar al mercado mexicano exportaciones del producto objeto de examen.

321. La Secretaría observó que la capacidad instalada para fabricar tubería de acero al carbono con costura de los Estados Unidos y de India aumentó 33% de 2016 al periodo de examen, al pasar de 15.3 a 20.4 millones de toneladas. En el mismo periodo, la producción de estas mercancías creció 11%, al pasar de 8.5 a 9.5 millones de toneladas, en tanto que el consumo aparente registró una caída de 57%, al pasar de 5 a 2.2 millones de toneladas.

322. A partir de estos resultados, la Secretaría calculó la capacidad libremente disponible y potencial exportador de las industrias de los Estados Unidos y de India, de manera conjunta, y los evaluó con respecto a la producción nacional y el tamaño del mercado mexicano:

- a. la capacidad libremente disponible (capacidad instalada menos producción) aumentó 60% en el periodo de análisis, al pasar de 6.8 a 10.9 millones de toneladas; este último volumen fue equivalente a más de 156 y 183 veces el tamaño de la producción nacional y del CNA de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal en el periodo de examen, respectivamente, y
- b. el potencial exportador (capacidad instalada menos consumo) aumentó 77% en el periodo de análisis, al pasar de 10.3 a 18.2 millones de toneladas. El último volumen fue equivalente a más de 261 y 307 veces el tamaño de la producción nacional y del CNA en el periodo de examen, respectivamente; asimismo, es equivalente a más de 418 y de 494 veces al volumen de importaciones, originarias de los Estados Unidos, y de India que Tubacero estima para 2021 y 2022.

323. Con respecto al perfil exportador de los Estados Unidos y de India, la Secretaría observó que la información disponible de las exportaciones de Trade Map por las subpartidas 7305.11, 7305.12 y 7305.19 del Sistema Armonizado, donde se incluye la tubería de acero al carbono con costura objeto de examen, indica que las exportaciones de estos países, de manera conjunta, representaron el 17% de las totales a nivel mundial durante el periodo objeto de examen; India se ubicó como uno de los principales exportadores (15.3%). En este lapso, las exportaciones de dichos países examinados disminuyeron 28%, al pasar de 0.7 a 0.5 millones de toneladas.

324. Asimismo, a pesar de la caída que observaron las exportaciones de los Estados Unidos e India de 2016 a 2020, su volumen representó más de 7 y 8 veces el tamaño de la producción nacional y del CNA en el periodo de examen,

respectivamente.

325. Los resultados descritos en los puntos anteriores de la presente Resolución sustentan que Estados Unidos e India disponen, en conjunto, de capacidad libremente disponible y potencial exportador significativamente mayor al mercado y la producción nacional. Las asimetrías entre estos indicadores aportan elementos suficientes que permiten determinar que la utilización de una parte de la capacidad libremente disponible con que cuentan los Estados Unidos e India, de manera conjunta, o bien, de su potencial exportador, podría ser significativa para la producción y el mercado mexicano.

326. Adicionalmente, Tubacero presentó proyecciones de producción, capacidad instalada y consumo de los Estados Unidos, India y España para 2021 y 2022, en el escenario donde se eliminan las cuotas compensatorias. Para ello, consideró la información de dichos indicadores en 2020, calculados conforme a lo descrito en los puntos 310 a 315 de la presente Resolución.

327. Para proyectar el volumen de producción, capacidad instalada y consumo de los países examinados en 2021, Tubacero consideró los volúmenes de estos indicadores de 2020 y los multiplicó por la suma de la unidad más su tasa media de crecimiento anual que registraron en el periodo de análisis. Para 2022, se consideró la misma tasa de crecimiento, la cual aplicó a la producción, capacidad instalada y consumo proyectados en 2021.

328. La Secretaría analizó las proyecciones que Tubacero presentó y consideró adecuada su metodología. Al replicarla, observó que de 2020 a 2022, la capacidad instalada de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal de los Estados Unidos y de India, de manera conjunta, crecerá 15% al pasar de 20.4 a 23.5 millones de toneladas, en tanto que la producción aumentaría 8%, al pasar de 9.5 a 10.3 millones de toneladas, y el consumo aparente bajaría 31% al pasar de 2.2 a 1.5 millones de toneladas. En consecuencia, de 2020 a 2022:

- a. la capacidad libremente disponible crecería 22%, al pasar de 10.9 a 13.3 millones de toneladas; este último volumen es equivalente a más de 103 veces al volumen de importaciones, originarias de los Estados Unidos y de India, que Tubacero estima para 2022, y
- b. el potencial exportador observaría un incremento de 21%, al pasar de 18.2 a 22.1 millones de toneladas; este último volumen es equivalente a más de 172 veces al volumen de importaciones, originarias de los Estados Unidos y de India que Tubacero estima para 2022.

329. Por otra parte, en adición a la capacidad libremente disponible y potencial exportador de los Estados Unidos y de India, los argumentos descritos en el punto 234 de la presente Resolución, relativos al cierre de mercados relevantes por las medidas de remedio comercial y las restricciones de diversos países sobre las exportaciones de tubería con costura longitudinal recta y helicoidal de los Estados Unidos y de India, así como la caída en el consumo debido a las bajas expectativas de crecimiento a nivel mundial, generará que estos países busquen mercados dónde colocar sus productos, y, sustentan que el mercado mexicano es un destino real para las exportaciones de este producto.

330. De acuerdo con los resultados descritos anteriormente, la Secretaría concluyó que las industrias fabricantes de tubería de acero al carbono con costura de los Estados Unidos y de India cuentan, de manera conjunta, con una capacidad libremente disponible y un potencial exportador superiores en relación con la producción nacional y el tamaño del mercado mexicano del producto similar. Lo anterior, aunado a los bajos precios a los que concurrirían por las condiciones de dumping en que ingresarían al mercado nacional, constituyen elementos suficientes para determinar que, en caso de eliminarse las cuotas compensatorias, incentivarían el retorno de las exportaciones de tubería de acero al carbono con costura al mercado mexicano en volúmenes significativos, lo que daría lugar a la repetición del daño a la rama de producción nacional.

H. Conclusión

331. Con base en el análisis y los resultados descritos en la presente Resolución, la Secretaría concluyó que existen elementos suficientes para determinar que la eliminación de las cuotas compensatorias a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos y de India, daría lugar a la repetición del dumping y del daño a la rama de producción nacional. Entre los elementos que llevaron a esta conclusión, sin que sean limitativos de aspectos que se señalaron a lo largo de la presente Resolución, se encuentran los siguientes:

- a. Existen elementos suficientes para sustentar que de eliminarse las cuotas compensatorias se repetiría el dumping en las exportaciones a México de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos y de India.
- b. Estados Unidos e India, de manera conjunta, se ubican entre los mayores exportadores de tubería de acero al carbono con costura, entre la que se encuentra la que es objeto de examen, ya que durante el 2020 sus exportaciones representaron en promedio el 17% de las totales a nivel mundial.
- c. No obstante que en el periodo de análisis la aplicación de las cuotas compensatorias desincentivó la concurrencia de importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos y de India en condiciones de discriminación de precios al mercado nacional, las proyecciones de estas importaciones ante la posible eliminación de las cuotas compensatorias, confirman la probabilidad fundada de que estas concurren nuevamente al mercado nacional en volúmenes que les permitiría alcanzar una participación de mercado que impactaría negativamente en el desempeño de indicadores económicos y financieros relevantes de la rama de producción nacional.
- d. La capacidad libremente disponible y el potencial exportador de que disponen los Estados Unidos e India, de manera conjunta, así como el nivel de precios al que concurrirían las importaciones objeto de examen, constituyen elementos objetivos que permiten establecer la probabilidad fundada de que, ante la eliminación de las cuotas compensatorias, la rama de producción nacional registraría afectaciones sobre sus indicadores económicos y financieros.
- e. Existe la probabilidad fundada de que, ante la eliminación de las cuotas compensatorias, las exportaciones potenciales de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal, originarias de los Estados Unidos y de India,

puestas en el mercado nacional, podrían concurrir en niveles de precios que repercutirían de manera negativa en los precios internos, puesto que obligaría a la rama de producción nacional a disminuir sus precios a fin de competir ante el incremento de la demanda por nuevas importaciones.

- f. Entre las afectaciones más importantes a la rama de producción nacional que causaría la eliminación de las cuotas compensatorias en 2021, con respecto a los niveles que se observarían en el mismo año, en el escenario donde se mantienen las cuotas compensatorias, destacan disminuciones en producción, producción orientada al mercado interno, ventas al mercado interno, empleo y salarios, cada uno los cuales disminuiría 23%, utilización de la capacidad instalada (1 punto porcentual) y participación de mercado (14 puntos porcentuales), los resultados operativos correspondientes al mercado interno observarían un decremento de 0.88 veces, debido a que los ingresos por ventas disminuirían 0.53 veces, en tanto que los costos de operación se reducirían 0.23 veces, lo que daría lugar a una caída de 34.5 puntos porcentuales en el margen operativo, ubicándose en 12.4%. El deterioro en los indicadores de la rama de producción nacional también se observaría en 2022, en el escenario donde se eliminan las cuotas compensatorias con respecto al mismo año, en el cual continúan las cuotas compensatorias.
- g. Los Estados Unidos e India disponen, de manera conjunta, de una capacidad libremente disponible y un potencial de exportación de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal considerablemente mayor al mercado nacional. En particular, el potencial exportador de 2020 fue equivalente a más de 307 veces el tamaño del CNA, y más de 261 veces la producción nacional del mismo periodo.
- h. Las exportaciones de tubería con costura de los Estados Unidos e India son objeto de medidas de remedio comercial, así como de restricción comercial en varios países (por ejemplo, la Unión Europea, Reino Unido y los Estados Unidos), lo que permite presumir que los Estados Unidos e India busquen mercados dónde colocar sus productos.

332. Con base en el análisis y los resultados descritos en la presente Resolución, la Secretaría concluyó con fundamento en los artículos 11.3 y 11.4 del Acuerdo Antidumping, 70 fracción II y 89 F de la LCE, que no contó con los elementos necesarios y suficientes, basados en pruebas positivas, para sustentar que, de eliminarse la cuota compensatoria, continuaría o se repetiría el dumping en las exportaciones a México de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de España. En virtud de lo anterior, resulta improcedente pronunciarse sobre la continuación o repetición del daño a la rama de producción nacional, respecto a las importaciones originarias de dicho país, al no contar con los elementos necesarios que permitieran configurar el primer elemento (continuación o repetición del dumping) que conllevaría al estudio y determinación de la continuación o repetición de la práctica desleal.

333. Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 11.1 y 11.3 del Acuerdo Antidumping, y 67, 70 fracción II y 89 F fracción IV, literales a y b, de la LCE, se emite la siguiente

RESOLUCIÓN

334. Se declara concluido el procedimiento administrativo de examen de vigencia de las cuotas compensatorias impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos, España e India, independientemente del país de procedencia, que ingresan a través de las fracciones arancelarias 7305.11.02, 7305.12.02 y 7305.19.99 de la TIGIE, o por cualquier otra.

335. Se proroga la vigencia de las cuotas compensatorias definitivas impuestas a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de los Estados Unidos e India, a que se refieren los puntos 1, inciso a, y 2 de la presente Resolución, respetivamente, por cinco años más contados a partir del 21 de abril de 2021.

336. Se elimina la cuota compensatoria definitiva impuesta a las importaciones de tubería de acero al carbono con costura longitudinal recta y helicoidal originarias de España, a que se refiere el punto 1, inciso b, de la presente Resolución.

337. Compete a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público aplicar las cuotas compensatorias definitivas a que se refieren en los puntos 1 inciso a y 2 de la presente Resolución en todo el territorio nacional.

338. Conforme a lo dispuesto en el artículo 66 de la LCE, los importadores que conforme a esta Resolución deban pagar la cuota compensatoria, no estarán obligados al pago de la misma si comprueban que el país de origen de la mercancía es distinto a los Estados Unidos e India. La comprobación del origen de la mercancía se hará conforme a lo previsto en el Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de las mercancías importadas y las disposiciones para su certificación, para efectos no preferenciales (antes Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de las mercancías importadas y las disposiciones para su certificación, en materia de cuotas compensatorias) publicado en el DOF el 30 de agosto de 1994, y sus modificaciones publicadas en el mismo órgano de difusión el 11 de noviembre de 1996, 12 de octubre de 1998, 30 de julio de 1999, 30 de junio de 2000, 1 y 23 de marzo de 2001, 29 de junio de 2001, 6 de septiembre de 2002, 30 de mayo de 2003, 14 de julio de 2004, 19 de mayo de 2005, 17 de julio de 2008, 16 de octubre de 2008 y 4 de febrero de 2022.

339. Notifíquese la presente Resolución a las partes interesadas comparecientes.

340. Comuníquese la presente Resolución a la Agencia Nacional de Aduanas de México, para los efectos legales correspondientes.

341. La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el DOF.

342. Archívese como caso total y definitivamente concluido.

Ciudad de México, a 21 de septiembre de 2022.- La Secretaria de Economía, Mtra. **Tatiana Clouthier Carrillo**.- Rúbrica.

DOF: 03/10/2022

NORMA Oficial Mexicana NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones. (Cancela a la NOM-194-SCFI-2015 publicada el 9 de mayo de 2016).

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.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-194-SE-2021, "DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS LIGEROS NUEVOS-REQUISITOS Y ESPECIFICACIONES". (CANCELA A LA NOM-194-SCFI-2015 PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 9 DE MAYO DE 2016.)

EDUARDO MONTEMAYOR TREVIÑO, 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 y 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización 28 y 34 de su Reglamento; Tercero y Cuarto Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 36 fracciones I, IV, IX y X del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que, es facultad de la Secretaría de Economía, procurar las medidas que sean necesarias para garantizar que los productos que se comercialicen en el territorio nacional contengan los requisitos necesarios para velar por la seguridad de los usuarios, así como garantizar los aspectos de información comercial para lograr una efectiva protección del consumidor.

Que, con fecha 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la adición del penúltimo párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y que, para ello, es parte fundamental el garantizar los mejores estándares en cuanto a seguridad vehicular se refiere, aportando con ello a un mejor entorno para la seguridad vial.

Que, con fecha 26 de abril de 2019, se publicó en el DOF el Programa Nacional de Normalización, en donde se disponía la Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-especificaciones de seguridad, con el objetivo de proteger al usuario y debido a que por *"los avances en materia de seguridad existen dispositivos no contemplados en la regulación vigente...a fin de incluir dispositivos nuevos de seguridad y homologar la regulación nacional con las especificaciones de nuestros socios comerciales"*.

Que, la Ley de la Infraestructura de la Calidad (LIC), publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 1 de julio de 2020, en su artículo 10, señala como uno de los objetivos legítimos de interés público la seguridad vial, y, por lo tanto, es responsabilidad del gobierno mexicano procurar las medidas que sean necesarias para garantizar que los productos que se comercialicen en territorio nacional, contengan los requisitos necesarios con el fin de garantizar que los dispositivos de seguridad de los vehículos nuevos, tengan el objetivo de ofrecer la máxima protección posible para las y los consumidores, así como para usuarios vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, buscando en todo momento salvaguardar su vida e integridad.

Que, la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC), reconoce en su artículo primero, el derecho a los consumidores de ser informados de forma adecuada y clara sobre los diferentes productos y servicios, con especificación correcta de cantidad, características, composición, calidad y precio, así como sobre los riesgos que representan. En el caso específico, este derecho se refiere a los niveles de seguridad que ofrecen los diferentes modelos de vehículos en el mercado mexicano, y de la protección que pueden obtener para salvaguardar su integridad y evitar lesiones o la muerte en caso de un hecho vial.

Que, la LFPC reconoce en su artículo 8 Bis., que la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) deberá fomentar permanentemente una cultura de consumo responsable e inteligente.

Que, en el artículo 34, fracción VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), se establece como una de las atribuciones de la Secretaría de Economía: regular, orientar y estimular las medidas de protección al consumidor.

Que, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), han emitido recomendaciones específicas sobre el tema de seguridad vehicular. Recomendando a los gobiernos la adopción de normas técnicas sobre seguridad vehicular, así como la implementación de sistemas de información al consumidor acerca de la seguridad de los vehículos.

Que, la aplicación de normativas de cumplimiento de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras del Gobierno de los Estados Unidos de América, quien emite los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (FMVSS, por sus siglas en inglés), son normativas que cuentan con un sólido sustento técnico e institucional para vigilar el cumplimiento de los modelos ofertados en el mercado con las normas de referencia.

Que, en México, los siniestros viales que involucran a vehículos automotores, cobran la vida de alrededor de 16 mil personas cada año, siendo la segunda causa de muerte entre los 5 y 34 años de edad. Además, alrededor de 134 mil personas resultan lesionadas y, de éstas, 40 mil adquieren algún tipo de discapacidad permanente.

Que, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), las consecuencias de la siniestralidad por hechos viales

también tienen un profundo impacto económico que cuesta a los mexicanos entre 1.8% y 3.5% del PIB, y los costos de aquellos ocurridos en la vía pública recaen, directa e indirectamente, en múltiples actores, por ejemplo: el gobierno, empresas aseguradoras, usuarios de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas, y todas aquellas personas que son víctimas del siniestro vial y sus familiares.

Que, de acuerdo con el estudio *"Externalidades Negativas asociadas al transporte terrestre en México"*, se estiman los siguientes costos sociales de los siniestros viales *"Luis Chías Becerril (2017) mencionó que el costo social de los siniestros de tránsito representó entre 1.7% y 3% del PIB en 2017. La Alianza Nacional por la Seguridad Vial (AMIS, 2018) reportó para el mismo año un costo externo entre 3% y 5% del PIB. El ITDP (2012) reporta 0.4% del PIB como costo social."*

Que, existe una gran variedad de estudios y documentación técnica, ampliamente sustentada, y de distintos orígenes, tanto nacional como internacional, acerca de los beneficios para los consumidores y usuarios vulnerables de las vías de poder aumentar la incorporación de sistemas de seguridad vehicular para salvar vidas. Tal es el caso, del estudio desarrollado por el BID en colaboración con LATIN NCAP, denominado *"Mejora de los estándares de seguridad vial de los vehículos en américa latina y el caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor"*, donde se señala que, en México, podrían salvarse 5,627 vidas al año.

Que, las recomendaciones que la Década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, sugiere alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Que, por lo anterior, se realizaron diversos ajustes a la NOM-194-SCFI-2015, donde se incluyen las especificaciones de los dispositivos y especificaciones de desempeño de los vehículos incluidos en dicha NOM, eliminándose las regulaciones de las siguientes columnas: Directivas Europeas, SRRV, KMVSS y CONTRAN.

Que, el pasado 22 de septiembre de 2021, se emitió en el Diario Oficial de la Federación el PROY-NOM-194-SE-2021, para un periodo de consulta pública de 60 (sesenta) días naturales, mismos que finalizaron el pasado 21 de noviembre cumpliéndose el proceso indicado en la ley para su atención a comentarios.

Que, el Análisis de Impacto Regulatorio a que hace referencia el Capítulo III del Título Tercero de la Ley General de Mejora Regulatoria, fue sometido a la consideración de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, emitiéndose el Dictamen Final por parte de dicha Comisión el 24 de marzo de 2022, a través del oficio No. CONAMER/22/1417

Que, en la Vigésima Sesión Ordinaria de 2021, celebrada el 16 de diciembre de 2021, el CCONNSE aprobó la publicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SE-2021 "Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones".

Que, por lo anteriormente expuesto, se expide la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad. SINEC-2022011212541250

Ciudad de México, a 15 de julio de 2022.- Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Eduardo Montemayor Treviño**.- Rúbrica.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-194-SE-2021, DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS LIGEROS NUEVOS-REQUISITOS Y ESPECIFICACIONES. (CANCELARÁ A LA NOM-194-SCFI-2015 PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 9 DE MAYO DE 2016.)

PREFACIO

La elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana, es competencia del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE) integrado por:

- Secretaría de Economía
- Secretaría de Salud
- Secretaría del Trabajo y Previsión Social
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
- Secretaría de Turismo
- Secretaría de Bienestar
- Secretaría de Gobernación
- Secretaría de Energía
- Comisión Federal de Competencia Económica
- Cámara Nacional de la Industria de Transformación
- Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo

- Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos
- Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, A.C.
- Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, A.C.
- Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México
- Consejo Nacional Agropecuario
- Universidad Nacional Autónoma de México
- Instituto Politécnico Nacional
- Centro Nacional de Metrología
- Instituto Mexicano del Transporte
- Procuraduría Federal del Consumidor
- Comisión Federal de Mejora Regulatoria
- Sociedad Mexicana de Normalización y Certificación, S.C.
- Instituto Mexicano de Normalización y Certificación, A.C.
- Asociación de Normalización y Certificación, A.C.
- Instituto Nacional de Normalización Textil, A.C.
- Organismo Nacional de Normalización y Certificación de la Construcción y Edificación, S.C.
- Normalización y Certificación NYCE, S.C.
- Consejo para el Fomento de la Calidad de la Leche y sus Derivados, A.C.
- Centro de Normalización y Certificación de Productos, A.C.
- Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero
- Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales
- Petróleos Mexicanos
- Comisión Federal de Electricidad

- Onexpo Nacional, A.C.

La presente Norma Oficial Mexicana, cuando entre en vigor, cancelará a la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 9 de mayo de 2016. Con objeto de elaborar la presente NOM, se constituyó un Grupo de Trabajo con la participación voluntaria de los siguientes actores:

- Secretaría de Economía
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Centro Nacional de Metrología
- Instituto Mexicano del Transporte
- Instituto Nacional de Salud Pública
- Procuraduría Federal del Consumidor
- Agencia de Cooperación Internacional del Japón, (JICA)
- Alianza Nacional por la Seguridad Vial, A.C.
- Asociación de Normalización y Certificación, A.C.
- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.
- Asociación Nacional de Comerciantes en Automóviles y Camiones Nuevos y Usados, A.C.
- Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C.
- Banco Interamericano de Desarrollo
- Bicitexas, A.C.

- Cámara Nacional de la Industria de Transformación
- Cámara Nacional de Manufacturas Eléctricas
- Can Lah, S.C.
- Centro de Información Internacional Empresarial Sostenible Ciiestos, S.A.
- Colectivo Libre a Bordo
- Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo
- El Poder del Consumidor, A.C.
- General Motors, S. de R.L. de C.V.
- Gimarc Consulting Services, S.A. de C.V.
- Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.
- Idiada Automotive Technology, S.A.
- Industria Nacional de Autopartes, A.C.
- Industrias Unidas, S.A. de C.V.
- Instituto Mexicano de Normalización y Certificación, A.C.
- Isuzu Motors de México, S. de R.L.
- Latin New Car Assessment Programme (Latin NCAP)
- Link Engineering de México
- Livingston International México, S. de R.L. de C.V.
- Movilidad y Desarrollo México, A.C.
- Normalización y Certificación, NYCE, S.C.
- Oblivion Unidad Verificadora, S.A. de C.V.
- Polithink
- Proyecto Céntrico, S.C.

- Refleacciona con Responsabilidad, A.C.
- Robert Bosch México, S.A. de C.V.
- Unidad de Evaluación Automotriz. S.A. de C.V.
- Volkswagen de México, S.A. de C.V.
- WRI México
- Ciudadanos Independientes
 - o Alejandra Vargas Arrache
 - o Luis Fernando Vázquez Olivera
 - o Carlos Alberto Morales
 - o David Arredondo Téllez

ÍNDICE DEL CONTENIDO

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Referencias normativas
3. Términos, definiciones y términos abreviados
4. Disposiciones generales
5. Clasificación de los vehículos
6. Elementos esenciales de seguridad
7. Elementos de seguridad para vehículos especiales
8. Elementos adicionales de seguridad

9. Información comercial
10. Procedimiento de evaluación de la conformidad
11. Verificación y vigilancia
12. Concordancia con Normas Internacionales

Apéndice A (Normativo) Versión mínima de las regulaciones UNECE

Apéndice B (Normativo) Criterios de clasificación como camioneta ligera

Apéndice C (Normativo) Especificaciones para vehículos autónomos

Apéndice D (Normativo) Listas de verificación de visitas de seguimiento

13. Bibliografía

Artículos Transitorios

1. Objetivo y campo de aplicación

1.1 Objetivo

Establecer los dispositivos de seguridad que se deben incorporar en los vehículos ligeros nuevos, así como las regulaciones, información comercial y los requisitos aplicables a los vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre entre 400 kg y 3 857 kg y que pretendan ser comercializados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

1.2 Campo de aplicación

Las disposiciones establecidas en esta Norma Oficial Mexicana son de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, cuyo peso bruto vehicular de diseño se encuentre comprendido entre 400 kg y 3 857 kg.

La presente Norma Oficial Mexicana, no aplica a aquellos vehículos, prototipo, de diagnóstico, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts u otro transporte similar; o vía de circulación similar; así como los vehículos construidos o diseñados exclusivamente para labores agrícolas, actividades recreativas o vías férreas; motocicletas y maquinaria especializada dedicada a las industrias de la construcción y la minería.

2. Referencias normativas

Los siguientes documentos normativos vigentes o los que los sustituyan son indispensables para la aplicación de esta Norma Oficial Mexicana.

- | | |
|--------------------------------|--|
| 2.1 NOM-086/1-SCFI-2011 | Industria hulera-Llantas nuevas, de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb) y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de abril de 2011. |
| 2.2 NOM-086-SCFI-2018 | Industria hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb) o llantas de construcción radial que excedan un peso bruto vehicular de 4 536 kg (10 000 lb) y cuyo símbolo de velocidad sea T, H, V, W, Y, Z-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba (cancela a la NOM-086-SCFI-2010). Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de octubre de 2018. |
| 2.3 NOM-106-SCFI-2017 | Características de diseño y condiciones de uso de la Contraseña Oficial. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de septiembre de 2017. |
| 2.4 NOM-119-SCFI-2000 | Industria automotriz-vehículos automotores-Cinturones de seguridad-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de abril de 2000. |
| 2.5 NMX-D-136-CT-1988 | Autotransporte - rines para llantas de automóviles y camiones ligeros - especificaciones y métodos de prueba (cancela la NOM-D-136-1980). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de julio de 1988. |
| 2.6 NMX-D-156-1979 | Industria Automotriz - Espejos Retrovisores. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de noviembre de 1979. |

- 2.7 NMX-D-233-IMNC-2016** Productos para el uso en la autotransportación -Luces exteriores (cancela a la NMX-D-233-1984). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2016.
- 2.8 NMX-J-756-2-ANCE-2019** Vehículos de carretera - Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento - Parte 2: Transitorios eléctricos conducidos a través de líneas de alimentación. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 06 de marzo de 2020.
- 2.9 NMX-D-139-SCFI-2000** Industria automotriz-dispositivo de advertencia-especificaciones y métodos de prueba (cancela a la NMX-D-139-1994-SCFI). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 2000.
- 2.10 NMX-CC-9001-IMNC-2015** Sistemas de gestión de la calidad-requisitos (cancela a la NMX-CC-9001-IMNC-2008, sistemas de gestión de calidad-requisitos). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de mayo de 2016.
- 2.11 NMX-EC-17025-IMNC-2018** Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración (Cancelará a la NMX-EC-17025-IMNC-2006). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 2018.
- 2.12 ISO 9001:2015** Quality management systems - Requirements

Nota explicativa nacional		
La equivalencia de las normas internacionales señaladas anteriormente con la Norma y su grado de concordancia es la siguiente:		
Norma Internacional	Norma	Grado de Concordancia
ISO 9001:2015	NMX-CC-9001-IMNC-2015	Esta norma mexicana es Idéntica (IDT) a la Norma Internacional ISO 9001:2015 "Quality management systems-Requirements", ed 5 (2015 septiembre)

3. Términos, definiciones y términos abreviados

Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones dados en la Ley de Infraestructura de la Calidad, las regulaciones incluidas en los capítulos 6, 7, 8 y los siguientes:

3.1

año modelo

periodo comprendido entre el inicio de la producción de determinada submarca de vehículo automotor y el 31 de diciembre del año calendario con el que el fabricante designe a la submarca en cuestión.

3.2

cambio de especificación

cambio en el diseño o característica técnica de cualquiera de los dispositivos de seguridad indicados en los capítulos 6, 7 u 8 del vehículo el cual impacta en el desempeño del dispositivo de seguridad y/o del vehículo.

NOTA: Dichos cambios pueden influir entre otros, en la protección brindada a los usuarios del vehículo o de la vía.

3.3

CFR (FMVSS)

(Federal Motor Vehicle Safety Standards)

reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores (Federal Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (Code of Federal Regulations) de los Estados Unidos de América.

3.4

comercialización

acto jurídico a través del cual el Corporativo transmite la propiedad de un vehículo ligero nuevo a cambio de una contraprestación económica.

3.5

corporativo

persona física o moral, fabricante o importador, que produce y/o realiza la importación de vehículos nuevos con el propósito de su posterior comercialización.

3.6

dispositivo de seguridad

autoparte, parte, sistema o mecanismo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad vial.

NOTA. La finalidad de dichos dispositivos implica acciones en favor de la protección de los usuarios de los vehículos y/o los usuarios vulnerables de la vía pública. Entendiéndose como usuarios vulnerables de la vía pública a los peatones y usuarios de vehículos motorizados o no de dos y tres ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.

3.7

Ley

Ley de Infraestructura de la Calidad.

3.8

NOM

Norma Oficial Mexicana.

3.9

NMX

Norma Mexicana.

3.10

ONU

Organización de las Naciones Unidas.

3.11

peso bruto vehicular de diseño

(PBVD)

peso máximo del vehículo especificado por el fabricante, expresado en kilogramos, consistente en el peso nominal del vehículo sumado al de su máxima capacidad de carga, con los depósitos de fluidos llenos a su capacidad nominal.

3.12

distribuidor autorizado

persona física o moral que, en el marco de un contrato mercantil celebrado con el corporativo o representación de éste, que promueve y/o realiza la distribución y comercialización de vehículos nuevos.

3.13

Reglamento

Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización o el que lo sustituya.

3.14

Secretaría

la Secretaría de Economía.

3.15

submarca

nombre comercial con el que el corporativo identifica a un vehículo ligero nuevo dentro de una marca.

3.16

UNECE

(ECE)

(UN)

United Nations Economic Commission for Europe. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE O ECE por sus siglas en inglés).

3.17

vehículo autónomo

vehículo ligero nuevo con un Sistema de Conducción Automatizado (ADS - Automated Driving System - por sus siglas en inglés) de un nivel 3 o superior según se establece en C.0 del Apéndice C (Normativo) para su operación.

3.18

vehículo ligero nuevo

vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilómetros recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado.

3.19

versión

se refiere a las variantes de una misma submarca que pueden incluir el desplazamiento del motor, tipo de transmisión, configuración de la carrocería, así como elementos de equipamiento interior o exterior, entre otros.

3.20

WP.29

Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la UNECE.

3.21

protección a peatones

dispositivo de seguridad basado en el diseño, materiales y/o sistemas en el auto orientadas a reducir la probabilidad de lesiones al peatón en caso de una colisión mediante la absorción y disipación de la energía.

3.22

Unidad de Inspección

(UI)

persona física o moral que realiza actos de constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos para evaluar la conformidad en un momento determinado, acreditada y en su caso aprobada en los términos indicados en la Ley.

4. Disposiciones generales.

Los Corporativos que fabriquen o importen vehículos destinados a la comercialización dentro del mercado nacional, de forma posterior a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, deben incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad según se establece en la presente Norma Oficial Mexicana.

Cada Corporativo debe dar cumplimiento con lo establecido en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad para demostrar que cumple con la presente Norma.

Para determinar si una NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, es aplicable a algún vehículo o dispositivo de seguridad se debe considerar el objetivo y/o el campo de aplicación de la regulación correspondiente, así como atender cada una de las especificaciones ahí establecidas.

A falta de información sobre la aplicación de la regulación del dispositivo de seguridad en las:

- Normas Oficiales Mexicanas,
- Normas Mexicanas o Estándares
- Normas Internacionales, o
- Normas o Regulaciones extranjeras

La Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, será quien resuelva lo conducente, lo mismo sucederá en caso de duda manifestada por la Unidad de Inspección (UI) Acreditada y Aprobada en términos de la Ley con la autenticidad de la información en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad.

Para demostrar el cumplimiento relativo al dispositivo de seguridad, los corporativos deben de apegarse a alguna de las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras especificadas en los capítulos 6, 7 u 8 para el dispositivo en cuestión y seguir lo descrito en el capítulo 10 de Evaluación de la Conformidad. Se permite la combinación entre regulaciones siempre que no se comprometa el funcionamiento de ningún otro dispositivo de seguridad en términos de lo establecido en el procedimiento de evaluación de la conformidad de la presente NOM.

Cuando se hable de NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras en los capítulos 6, 7 u 8 será de conformidad con lo establecido en los siguientes incisos, al momento del diseño del vehículo:

- a) En el caso de aplicar las NOM o NMX, se debe usar la versión vigente de las mismas tomando en consideración lo establecido en la misma regulación para su entrada en vigor.

- b) En el caso de aplicar las regulaciones CFR (FMVSS), se debe usar la versión vigente en los Estados Unidos de América en la fecha de manufactura del vehículo de que se trate, considerando sus plazos de entrada en vigor y convivencia.
- c) En el caso de aplicar las Normas o regulaciones UNECE O ECE de la ONU, se aceptarán a partir de las series de enmiendas según se indica en el Apéndice A (Normativo).

5. Clasificación de los vehículos.

Para efectos de Evaluación de la Conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana, los vehículos ligeros nuevos se clasifican de acuerdo con su introducción al mercado, como sigue:

- a) Tipo de Vehículo nuevo, es aquel cuya introducción al mercado nacional es de forma posterior a la entrada en vigor de la presente NOM.
- b) Tipo de Vehículo nuevo existente, es aquel cuya introducción al mercado nacional fue antes de la entrada en vigor de la presente NOM.

Los corporativos, clasificarán los vehículos ligeros nuevos a partir de las características siguientes:

i. Vehículos de pasajeros

Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de no más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor. Estos vehículos deben cumplir con los criterios definidos en el numeral 3.18 e incluyen vehículos multipropósito de pasajeros.

ii. Camiones ligeros (Camionetas ligeras)

Son todos aquellos vehículos automotores, diseñados y fabricados para el transporte de personas, mercancías o ambos. Estos vehículos cumplen con los criterios definidos en el numeral 3.18 para el caso de transporte de más de 10 personas (plazas) incluyendo al conductor o en el caso de vehículos para el transporte de mercancías, no exceden el peso bruto vehicular de diseño establecido en el numeral 3.18 sin importar el número de personas (plazas). Estos vehículos pueden ser con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino, o bien, cumplen con alguno de los criterios del Apéndice B (Normativo).

Los vehículos de pasajeros y camiones ligeros se considerarán similares y podrán agruparse en familias, aun cuando difieran sus versiones, cuando cumplan con los siguientes criterios:

- a) Mismo corporativo
- b) Misma clasificación o mismo documental de homologación
- c) Misma identificación de la submarca definida por el Corporativo o misma plataforma o chasis. (incluyendo aspectos esenciales de la fabricación y el diseño como tipo, posición y ubicación del motor, número de ejes y ruedas, tren motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida), etc.).

6. Elementos esenciales de seguridad.

Todas las submarcas de vehículos, en cualquiera de sus versiones, deben de contener los dispositivos de seguridad citados en la tabla 1.

Los corporativos deben acreditar el cumplimiento de los dispositivos de seguridad con las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras enlistadas en la tabla 1.

Tabla 1. - Dispositivos de Seguridad y sus especificaciones

Dispositivo	NOM o NMX	CFR (FMVSS) Sección	Normas o regulaciones de la ONU
Apoyacabeza		202a	UN R25 o UN R17 ^{a)}
Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.	NOM-119-SCFI-2000 ^{b)}	209 y 210	UN R16 y UN R14
Indicadores y Controles		101	UN R 121
Doble cerradura de cofre		113	
Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta.	NMX-D-156-1979	111	UN R46
Sistemas de asientos		207	UN R17
Llantas, Llanta de refacción ^{c)} , llanta para rodado sin aire ^{c)} .	NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086-SCFI-2018 o NMX-D-136-CT-1988 y NOM-086/1-SCFI-2011	109 o 139 o 110 o 129	UN R30 o UN R54 o UN R117 o UN R142 o UN R64 ^{c)}

Faros delanteros		108	UN R48 (Instalación) o UN R112 ^{d)} o UN R98 ^{d)} o UN R123 ^{d)} o UN R149 ^{d)}
Luces de advertencia (intermitentes)	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN R06 ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Luz de freno	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN R07 ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Luces de matrícula (placa trasera)	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (UN) o UNECE R04 ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Luces de posición	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN UN ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Luces de reversa	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN R23 ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Luces direccionales	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN R06 ^{d)} o UN R148 ^{d)}
Reflejantes	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 (Instalación) o UN R03 ^{d)} o UN R150 ^{d)}
Sistema desempañante		103	e)
Sistema limpia y lava parabrisas		104	f)
Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento)		135 o 105 ^{g)}	UN R13 ó UN R13H
Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado		205	UN R43
Velocímetro		101	UN R39
Sistema antibloqueo para frenos (ABS)		135 o 105 ^{g)}	UN R13 ó UN R13H
Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)		208	UN R16
Protección a ocupantes contra Impacto frontal		208	UN R94
Protección a ocupantes contra Impacto lateral		214	UN R95

Notas:

- a) La norma UNECE R25 es únicamente para cabeceras; sin embargo, se puede certificar el dispositivo con la norma UNECE R17 que contempla todo el sistema de asientos, incluyendo cabeceras.
- b) Solo aplica a cinturones instalados en asientos instalados durante el carrozado posterior al ensamble en la armadora y antes de la venta de primera mano.
- c) Cuando el vehículo la incorpore, en caso contrario, la llanta temporal o de rodado sin aire puede sustituirse por un kit de inflado rápido o dispositivos similares.
- d) Por cambio de especificación de componente sin impacto en la instalación se aceptará la regulación del componente
- e) Alternativamente se puede emplear el Reglamento (UE) No. 672/2010
- f) Alternativamente se puede emplear el Reglamento (UE) No. 1008/2010
- g) Únicamente para vehículos con un peso bruto vehicular de diseño de más de 3 500 kg (7 716 lb) y hasta 3 857 kg que están equipados con sistemas de freno hidráulico o eléctrico.

Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, deben contener en cualquiera de sus versiones, además de los dispositivos contenidos en la tabla 1, los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 2.

Los dispositivos de seguridad, deben dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 2, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.

Tabla 2 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos posteriores

Dispositivo	NOM o NMX	CFR (FMVSS) Sección	Normas o regulaciones de la ONU
Monitoreo de presión de llantas o (TPMS).		138	UN R141 o UN R64
Control Electrónico de Estabilidad (ESC)		126	UN R140 o UN R13H o UN R13
Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch)		225	UN R14 o UN R145
Prueba de impacto lateral de poste		214	UN R135
Sistema de dirección en prueba de impacto	NMX-D-084-1976	204	UN R12 ^{a)} o UN R94
Sistema de puertas		206	UN R11
Luz alta de freno	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R48 o UN R07 ^{b)} o UN R148 ^{b)}
Integridad del sistema de combustible		301	UNECE R34

Notas:

- a) La UNECE R12 sólo aplica a vehículos con peso bruto vehicular de diseño de hasta 1 500 kg
- b) Por cambio de especificación de componente sin impacto en la instalación se aceptará la regulación del componente

7. Elementos de seguridad para vehículos especiales.

Los vehículos ligeros nuevos y los vehículos ligeros existentes que se incorporen al mercado, que incorporen como fuente motriz energía eléctrica, híbridos en sus diferentes modalidades o gas (hidrogeno, LP, natural, etc.) deberán incorporar los dispositivos de seguridad enunciados en el capítulo 6 y la Tabla 3 según les resulte aplicable.

Los dispositivos de seguridad, podrán dar cumplimiento a alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 3, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable.

Tabla 3 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones para vehículos especiales

Dispositivo	NOM o NMX	CFR (FMVSS) Sección	Normas o regulaciones de la ONU
Protección en vehículos eléctricos		305	UN R100 o UN R134 ^{a)}
Protección para vehículos de gas		303	UN R67 o UN R110
Notas:			
a) En caso de contar con almacenamiento de hidrogeno			

8. Elementos adicionales de seguridad.

Los vehículos ligeros existentes y los vehículos ligeros nuevos que se incorporen al mercado, además de los dispositivos obligatorios, podrán incluir de forma voluntaria, en cualquiera de sus versiones alguno o varios de los dispositivos de seguridad enunciados en la tabla 4.

Los dispositivos de seguridad, podrán cumplir con alguna de las series de normas enlistadas en la tabla 4, ya sea NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, según les resulte aplicable o con alguna otra especificación técnica a discreción del corporativo.

Tabla 4 - Dispositivos de Seguridad y sus Especificaciones sin alternativa regulatoria

Dispositivo	NOM o NMX	CFR (FMVSS) Sección	Normas o regulaciones de la ONU
Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento	NMX-J-756-2-ANCE-2019		UN R10 ^{a)}
Asistencia de frenado			UN R139
Protección a peatones			UN R127
Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).			UN R130
Luces frontales adaptativas (ADB)			UN R123
Sistemas de protección de impacto a baja velocidad		49 CFR 581	UN R42
Caja negra (Event Data Recorder)		49CFR 563	
Resistencia en el toldo		216a	
Sistemas antirrobo		114	UN R18 o UN R116
Equipamiento interior		201	UN R21
Luz de tránsito diurno (DRL)	NMX-D-233-IMNC-2016	108	UN R87
Luz de niebla		108	UN R19 o UN R48
Montaje del parabrisas y zona de intrusión		212 y 219	
Mitigación de la eyección de los ocupantes		226	
Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia	NMX-D-139-SCFI-2000	125	UN R27
Dispositivos de advertencia acústica			UN R28
Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales		216 o 216a	UN R29

Luces de posición laterales		108	UN R91
Faros de iluminación en curva			UN R119
Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención			UN R137
Frenado Autónomo de Emergencia			UN R152
Notas:			
a) La UNECE R10 sólo aplica para vehículos conectables a la red de recarga eléctrica (vehículos híbridos conectables y eléctricos).			

9. Información comercial.

La información comercial que publique el corporativo hacia el consumidor, respecto de los dispositivos de seguridad regulados en la presente NOM, atenderá a las disposiciones del presente capítulo.

El corporativo, al momento de brindar la información comercial relativa a sus dispositivos de seguridad en sus sitios de internet y de forma electrónica o impresa, indicará la versión del vehículo que los contiene, asimismo, dicha información deberá ser consistente con la difundida en cualquier otro sitio, ya sea de manera física o electrónica y al momento de su promoción o comercialización.

La información comercial que publique el corporativo hacia el consumidor mediante fichas técnicas respecto de los dispositivos de seguridad regulados en la presente NOM, en formato impreso o electrónico, integrará la siguiente leyenda:

"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021"

En caso de que el vehículo incorpore dispositivos opcionales del capítulo 8, y sean evaluados durante el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, la información comercial de forma física o electrónica que publique el corporativo dirigido hacia el consumidor mediante fichas técnicas debe emplear la siguiente leyenda, indicando la versión del vehículo que los contiene:

"Este vehículo contiene los dispositivos de seguridad obligatorios de conformidad con la NOM-194-SE-2021 e incorpora los siguientes dispositivos de seguridad adicionales voluntarios:"

Dispositivo	¿Contiene el dispositivo? (Si/No)
<i>Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento</i>	
<i>Asistencia de frenado</i>	
<i>Protección a peatones</i>	
<i>Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).</i>	
<i>Luces frontales adaptativas (ADB)</i>	
<i>Sistemas de protección de impacto a baja velocidad</i>	
<i>Caja negra (Event Data Recorder)</i>	
<i>Resistencia en el toldo</i>	
<i>Sistemas antirrobo</i>	
<i>Equipamiento interior</i>	
<i>Luz de tránsito diurno (DRL)</i>	
<i>Luz de niebla</i>	
<i>Montaje del parabrisas y zona de intrusión</i>	
<i>Mitigación de la eyección de los ocupantes</i>	
<i>Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia</i>	
<i>Dispositivos de advertencia acústica</i>	

<i>Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales</i>	
<i>Luces de posición laterales</i>	
<i>Faros de iluminación en curva</i>	
<i>Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención</i>	
<i>Frenado Autónomo de Emergencia</i>	

Si el vehículo en cuestión tiene algún dispositivo de seguridad de los indicados en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma Oficial Mexicana se puede adicionar a la leyenda anterior.

La información anterior, debe estar disponible al consumidor en el distribuidor autorizado ya sea por medios físicos y/o electrónicos.

En cualquier caso, el listado de los dispositivos deberá señalarse en todas las fichas técnicas de cada modelo de vehículo yendo de la versión más básica a la más equipada.

Los corporativos, podrán hacer uso de información comercial adicional en los términos que considere convenientes por cualquier medio físico o digital, siempre que la información no induzca a error al consumidor, sea verídica y se encuentre en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

En el caso de vehículos autónomos, se debe de informar en forma física o digital al consumidor de los requisitos indicados en C.1 del Apéndice C (Normativo).

Los corporativos, podrán hacer uso de la Contraseña Oficial en medios impresos en términos de la NOM-106-SCFI-2017, ver 2.3, de forma voluntaria cuando cumplan con la evaluación de la conformidad de la presente NOM.

10. Procedimiento de evaluación de la conformidad.

La evaluación de la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana, se debe llevar a cabo por Unidades de Inspección (UI) Acreditadas y Aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y su Reglamento, y de conformidad con lo descrito en el presente capítulo.

10.1 Proceso de obtención del dictamen.

El proceso de obtención del dictamen comprende las siguientes etapas:

- a) Disposiciones generales.
- b) Determinación de los requisitos de inspección.
- c) Evaluación de la información presentada.
- d) Decisión sobre la inspección.
- e) Emisión del Dictamen de Cumplimiento.
- f) Seguimiento.

10.2 Disposiciones generales.

10.2.1 Generalidades del proceso de inspección.

La UI, debe informar ya sea por medios físicos o electrónicos a la Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, sobre los dictámenes de conformidad que hayan expedido en el trimestre inmediato anterior

La UI, por ningún motivo podrá solicitar a los Corporativos realizar: segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad establecidos en el inciso 10.3.2. en esta NOM, siempre que el corporativo haya presentado la información técnica requerida de conformidad con dicho inciso.

La Evaluación de la conformidad de las disposiciones contenidas en la presente NOM, se realizará por submarca de vehículo, sobre la versión básica (menos equipada) o el caso representativo, con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada. Dichas submarcas, pueden agruparse por familias de conformidad con lo indicado en el capítulo 5.

El dictamen de cumplimiento, debe obtenerse antes de la comercialización en el territorio nacional de los vehículos ligeros nuevos regulados por la presente NOM.

La evaluación de la conformidad, debe llevarse a cabo respetando los compromisos establecidos en los acuerdos y arreglos de reconocimiento mutuo, tratados y acuerdos internacionales suscritos por México.

10.2.2 Preparación de las solicitudes de servicios de inspección.

Para obtener el dictamen de cumplimiento con esta NOM, los solicitantes deben considerar lo siguiente:

- a) El corporativo solicita a la UI la información necesaria (procedimiento a seguir y requisitos) para el ingreso de la solicitud del servicio de inspección.
- b) La UI debe entregar por medios físicos o electrónicos al corporativo el paquete informativo para solicitar el servicio de inspección el cual debe contener como mínimo lo siguiente:
- i. Solicitud de trámite de servicio de inspección, la cual podrá ser en escrito libre.

La solicitud debe ser requisitada y firmada por el representante o apoderado legal en original por duplicado, o firma electrónica avanzada del mismo.

- ii. En caso de ser la primera solicitud, la relación de documentos, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con esta NOM los cuales serán:

- Los requisitos técnicos indicados en 10.3.
- Los requisitos administrativos para celebrar el contrato de prestación de servicios entre el corporativo y la UI entre los cuales se podrán encontrar algunos de los siguientes documentos:
 - Copia simple del Acta constitutiva del corporativo
 - Copia simple del Poder notarial o acta constitutiva donde incluya al representante legal en funciones.
 - Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del corporativo
 - Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal o persona autorizada por el corporativo.
 - Comprobante de domicilio
 - Opcionalmente, constancia vigente del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA).

El contrato debe ser firmado por una sola ocasión en original y por duplicado el contrato de prestación de servicios de inspección que celebre con la UI, el cual debe estar signado autógrafamente por el representante legal o apoderado del Corporativo, o firma electrónica avanzada de éste.

- iii. Para el caso de solicitudes subsecuentes bastará hacer referencia al Contrato de Prestación de Servicios indicado en la fracción anterior, originalmente celebrado, en tanto el mismo se encuentre vigente.
- c) El corporativo solicitante, debe mantener por un periodo mínimo de 5 años (calendario), contados a partir de la fecha de obtención del dictamen, un expediente ya sea físico o electrónico, con la información técnica de la submarca que se trate, mismo que debe estar disponible para cuando le sea solicitado por las autoridades competentes durante el periodo de conservación.

Para acreditar la mencionada representación, se debe presentar: copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y copia de identificación oficial o sus equivalentes en el extranjero.

A la firma del contrato el corporativo enviará a la UI la documentación técnica necesaria para demostrar el cumplimiento con la presente Norma de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo y el corporativo deberá manifestar que toda la información que se presenta está bajo protesta de decir verdad.

- d) El requisito del contrato y cualquier documentación de tipo administrativo es presentado por única ocasión, a menos que cambien las condiciones o personas originales a la firma de los mismos.
- e) Los solicitantes de otros países deben anexar a la solicitud de inspección, el contrato de prestación de servicios que celebre con la UI, copia simple del documento de la legal constitución de la persona moral que solicite el servicio acompañado de su correspondiente traducción simple al español o carta del fabricante autorizando de su representación ante las autoridades nacionales a su distribuidor o importador en México; tratándose de personas físicas, copia simple de una credencial o identificación oficial con fotografía.

10.2.3 Generalidades de la evaluación de las solicitudes de servicios de inspección.

Para obtener el dictamen de cumplimiento por una UI se debe cumplir con lo siguiente:

- a) El corporativo debe entregar los requisitos y documentación a la UI ya sea por medios físicos o digitales, quien, en un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la entrega de la información, integrará el expediente de la solicitud, corroborando que ésta cumpla con los requisitos y documentación necesaria.

La documentación o requisitos deben ser entregados en español o inglés, pudiendo emplearse una traducción simple a estos idiomas, cuando le sea requerido por la UI.

- b) En caso de que la solicitud no cumpla los requisitos y documentación aplicable, la UI dentro de un periodo no mayor a 2 (dos) días hábiles siguientes al plazo indicado en inciso a), deberá notificar al corporativo, mediante documento por escrito, las omisiones que debe subsanar.

- c) El corporativo tiene un plazo de 60 (sesenta) días naturales, contados a partir del día siguiente en que haya surtido efectos la notificación, para subsanar las omisiones que hayan sido detectadas.

- d) Una vez que el corporativo subsane las omisiones, deberá proceder conforme a lo dispuesto en los incisos a), b) y c), tantas veces como sea necesario.

En caso de que el corporativo no subsane las omisiones detectadas, dentro del plazo establecido en el inciso c), la UI genera documento por escrito en la cual manifiesta el motivo por el cual no fue posible concluir el proceso del servicio correspondiente, dando por terminado el trámite

- e) La UI deberá concluir la evaluación de la conformidad en un plazo máximo de 30 (treinta) días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la presentación de la solicitud, o bien de aquel en que hubieran sido subsanadas las omisiones del corporativo.
- f) En caso de que el vehículo no cumpla con la presente NOM, la UI emitirá el documento respectivo.

10.3 Determinación de los requisitos de inspección.

10.3.1 Documentación requerida.

Para demostrar el cumplimiento con la presente NOM, los Corporativos deben presentar ante las UI, para la versión básica (menos equipada) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México; en tanto no tengan cambios de especificación sobre las otras versiones de acuerdo con la documentación técnica presentada, la documentación técnica que ampare el cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos de seguridad con la NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras según se indica en los capítulos 6, 7 y 8 y en 10.3.2.

10.3.2 Documentación técnica.

Para efectos del inciso 10.3.1, la documentación técnica comprende, la evidencia técnica documental que ampara la incorporación en el vehículo, de los dispositivos de seguridad y su cumplimiento con las especificaciones técnicas con la regulación correspondiente establecida en los capítulos 6, 7 y 8; de conformidad con lo establecido en este inciso.

Para el caso de los vehículos autónomos, queda exceptuado el cumplimiento de este inciso, pero deberá de proceder conforme a 10.4.2 d)

a) Para el caso de las NOM o NMX:

Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:

- i. Informes de resultados, dictámenes o certificados emitidos por dependencias y autoridades del gobierno federal u organismos de evaluación de la conformidad acreditados y en su caso aprobado en términos de la Ley y su Reglamento.
- ii. Informes de resultados emitidos por laboratorios de pruebas acreditados con la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o extranjero del país de origen.
- iii. La documentación aceptada en el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la norma que se trate y a falta de este Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, la información de primera parte del fabricante.

b) Para el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al FMVSS:

Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:

- i. Informes de resultados de prueba emitidos por un laboratorio de pruebas de tercera parte (ya sea nacional o extranjero),
- ii. Informes de resultados de prueba emitidos por el fabricante,
- iii. Informes de resultados emitidos por entidades gubernamentales extranjeras,
- iv. Carta del fabricante del vehículo o dispositivo o del sistema firmada bajo protesta de decir verdad, donde se declare que se cumple con la norma o reglamento técnico correspondiente y se acompañe de la documentación e información necesaria para verificar que el dispositivo cumple con lo especificado en el CFR (FMVSS) en la sección correspondiente,
- v. Certificados de cumplimiento del dispositivo o del sistema con las normas o reglamentos técnicos correspondientes.
- vi. Declaración de conformidad del proveedor de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.

c) Para el caso de las regulaciones internacionales de la UNECE:

Se debe presentar alguno de los siguientes documentos:

El corporativo debe reportar la serie de enmiendas de las normas o regulaciones UNECE que cumplen los dispositivos de seguridad, según la presente NOM.

Para el dispositivo que se trate, se debe presentar la documentación de homologación respecto del Reglamento de la ONU, que comprende los siguientes documentos:

- i. El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (Type-Approval Authority, TAA por sus siglas en inglés), de alguna de las partes contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU, debidamente

firmado y que aplique el Reglamento de la ONU en cuestión, y

- ii. El informe de ensayo del servicio técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA), de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión, salvo que la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas del Apéndice B Normativo supere dicho periodo.

En caso de que el Corporativo no pueda obtener la aprobación de tipo para el elemento de seguridad por alguna de las partes contratantes del Acuerdo del 1958, el Corporativo deberá evidenciar dicha situación y suministrar alguno de los siguientes documentos:

1. El informe de ensayo de las autoridades de aprobación de tipo (TAA), o de los servicios técnicos designados por los respectivos gobiernos de una parte contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y/o firmado, con una revisión no mayor a 5 años y una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida, o
2. Declaración de conformidad del corporativo, de acuerdo con los lineamientos indicados en la NMX-EC-17050-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero, acompañado únicamente de los informes de ensayos de laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025 o su equivalente nacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21 o de los aceptados de acuerdo con la legislación del país de origen, ya sean de primera o segunda o tercera parte, con una antigüedad no mayor a 5 años contados a partir de su fecha de expedición o de su última extensión a menos que éste tenga una vigencia indefinida.

10.4 Evaluación de la información presentada.

10.4.1 Proceso general de evaluación.

La UI debe evaluar la información conforme a lo siguiente:

- a) Se debe identificar, conforme a la sección 10.3.2, a que NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras corresponde la documentación técnica presentada por el corporativo.
- b) Se debe verificar que la información entregada se encuentra completa y es suficiente para validar el cumplimiento con alguna de las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras.

En caso de que la información presentada no pueda ser verificada o no se cumpla con las especificaciones establecidas en las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras aplicables a los mismos, la UI procederá de acuerdo con 10.2.2 incisos a) a d).

- c) Con base en los criterios establecidos en el inciso 10.4.2 se revisa la documentación.

10.4.2 Consideraciones para la validación de la información.

En todos los casos, la UI debe de verificar documentalmente que la información presentada por el corporativo:

- i. Contiene la información suficiente que le permita identificar que el dispositivo se encuentra dentro de los parámetros establecidos en las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras.
- ii. Corresponde con la submarca y su clasificación de conformidad con el capítulo 5 o contiene la indicación que asocie la información con el vehículo correspondiente.
- iii. Corresponde con la versión básica (menos equipado) o el caso representativo con base en las disposiciones de las regulaciones de los capítulos 6, 7 u 8 aplicables a cada submarca a comercializarse en México.
- iv. Corresponde con el dispositivo de seguridad.
- v. Se encuentra vigente y fue emitida por las entidades o personas indicadas en la presente Norma o las Normas o Regulaciones extranjeras.
- vi. Corresponde con la serie de enmiendas aceptada, la versión vigente o más reciente de la NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras establecidas en los capítulos 6, 7 u 8 de la presente Norma.

Este proceso es únicamente documental, las inspecciones en sitio deben de realizarse sólo bajo lo descrito en 10.7.

Asimismo, tomará las siguientes previsiones con los documentos que se enlistan a continuación:

a) Informes de resultados, dictámenes y certificados.

De acuerdo con el caso de los enlistados en 10.3.2 incisos a), b) y c), los informes de resultados podrán ser válidos si son emitidos por laboratorios acreditados y, en su caso, aprobados, en términos de lo dispuesto por la Ley y su Reglamento, o bien por los laboratorios de pruebas u organismos extranjeros acreditados o reconocidos por autoridades en el extranjero o acreditados con la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2018 o su equivalente internacional o extranjero en términos de la guía ISO/IEC 21.

En el caso de las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS), los laboratorios u organismos podrán formar parte de los propios Corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros, sean nacionales o extranjeros.

En el caso de los informes de resultados, dictámenes y certificados emitidos para demostrar el cumplimiento con alguna de las NOM o NMX, la UI debe constatar ante una Entidad de Acreditación que la persona acreditada que emitió el documento contaba con acreditación vigente al momento de expedirlo.

Para demostrar el cumplimiento con la aprobación de tipo de las regulaciones UNECE sólo serán válidos los informes de resultados, dictámenes y certificados emitidos por los servicios técnicos designados por la Autoridad de Homologación (TAA, por sus siglas en inglés) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la UNECE debidamente firmado y que aplique el Reglamento ONU en cuestión.

b) Cartas del fabricante.

Las Cartas del fabricante del vehículo o dispositivo, podrán ser aceptadas para demostrar el cumplimiento con las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS) y deben ser emitidas por el responsable legal ya sea del corporativo, del fabricante o del responsable técnico a cargo de la instalación o fabricación de los dispositivos o bien del responsable de la división o del área correspondiente.

Las cartas del fabricante serán válidas, siempre que se acompañen de la documentación técnica que permita comprobar que los dispositivos se encuentran dentro de las especificaciones contenidas en las regulaciones extranjeras correspondientes al CFR (FMVSS).

La carta del fabricante debe ser firmada bajo protesta de decir verdad por el responsable legal ya sea del corporativo, del fabricante o del responsable técnico a cargo de la instalación o fabricación de los dispositivos o los vehículos.

c) Documentación de la aprobación de tipo para las regulaciones UNECE.

Los documentos listados en 10.3.2 c), i) y ii), forman parte de la homologación de cada Reglamento UN y permiten identificar claramente que el vehículo ha sido homologado correctamente.

La documentación técnica que debe presentar el fabricante para su aprobación de tipo, está definida dentro del Reglamento de la UN correspondiente, en él se indican las versiones del vehículo que han sido homologadas y las marcas de conformidad que deben tener los vehículos y dispositivos, asimismo, la propia regulación contiene un ejemplo del modelo de Certificado de aprobación de tipo.

En caso de duda de la UI sobre la autenticidad de los documentos antes mencionados, por conducto de la Autoridad Normalizadora se podrá preguntar a la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 del WP.29 de la ONU que haya emitido dicho documento sobre la autenticidad de los mismos como se indica en el capítulo 4.

d) Otros casos.

Tratándose de los dispositivos, indicadores y controles, se podrán aceptar las diferentes representaciones gráficas, pictogramas o ideogramas que establezcan cada una de las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras, atendiendo a las disposiciones previstas en la presente NOM.

Tratándose de la unidad de medida indicada en el velocímetro, la cual puede encontrarse descrita en la documentación técnica presentada por el Corporativo, en millas por hora, se aceptará dicha documentación con su correspondiente equivalencia en kilómetros por hora. En todos los casos, los vehículos deben cumplir con la medida de la velocidad principal en kilómetros por hora con independencia de que se presente en otra unidad de medida.

En lo que respecta a vehículos autónomos, el corporativo debe de entregar la información correspondiente donde evidencie el cumplimiento de las especificaciones establecidas en C.1. del Apéndice C (Normativo). Esta información está exenta de lo establecido en 10.3.2 y puede ser cualquier información presentada por el fabricante que permita determinar el cumplimiento de C.1. del Apéndice C y de los capítulos 6, 7 y 8 excepto cuando por diseño no incorpore alguno de los dispositivos de seguridad, sus sistemas o componentes establecidos en dichos capítulos.

La autenticidad de la documentación técnica proporcionada por los Corporativos, podrá ser corroborada por la UI con el apoyo de la Secretaría de Economía, cuando así se lo soliciten por escrito. En todos los casos la UI debe de tomar en consideración lo señalado en este capítulo.

10.5 Decisión sobre la inspección.

Validada la información, se procede a tomar la decisión de la inspección con base en lo descrito a continuación:

- a) Si se determina el cumplimiento con las disposiciones establecidas en la presente NOM, la UI expedirá el documento intitulado Dictamen de Cumplimiento, donde se hará constar que los dispositivos de seguridad de los vehículos cumplen con las especificaciones de esta NOM.
- b) Si no es posible evidenciar el cumplimiento con la presente NOM, la UI generará un acta mediante el cual se dé a conocer al Corporativo que la documentación técnica proporcionada no fue conforme con los requisitos, establecidos en las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras y deberá notificar al corporativo las omisiones y su justificación.

Sin importar cuál de las decisiones anteriores sea el resultado de la evaluación, la UI procederá a emitir un dictamen o acta bajo lo indicado en 10.6.

10.6 Emisión del Dictamen de Cumplimiento o acta.

10.6.1 Dictamen de cumplimiento o acta.

El dictamen, es el documento emitido por la UI mediante el cual el Corporativo demuestra a cualquier autoridad de orden de gobierno dentro de los Estados Unidos Mexicanos, que los vehículos ligeros nuevos a comercializar en el territorio nacional, cumplen con las especificaciones, según corresponda, de las NOM, NMX, Normas Internacionales o Normas o regulaciones extranjeras de la presente NOM. Los titulares de los Dictámenes de Cumplimiento deben ser los Corporativos.

El acta, es el documento emitido por la UI mediante la cual se justifica que no es posible evidenciar el cumplimiento con la presente NOM del vehículo ligero nuevo a comercializar, y que da por terminado el trámite de evaluación de la conformidad para dicho vehículo.

Todas las decisiones correspondientes a los servicios de Evaluación de la Conformidad, serán firmados por la persona autorizada en la UI.

Los dictámenes de cumplimiento deben contener al menos la siguiente información:

- a) Nombre y cargo de quien emite el documento.
- b) Fecha y lugar de expedición.
- c) Nombre o razón social del corporativo.
- d) Domicilio del corporativo.
- e) Submarca del vehículo dictaminado, indicando que ampara todas las versiones de dicho vehículo o las que señale el corporativo de acuerdo con la solicitud, de conformidad con el primer párrafo del punto 10.3.1.
- f) Listado de los dispositivos de seguridad del vehículo dictaminados de conformidad con las tablas del capítulo 6, 7 y en su caso 8 de la presente NOM.
- g) Citar el resultado de la evaluación de la conformidad
- h) Tipo de documento, pudiendo ser:
 - Dictamen nuevo
 - Ampliación, indicando el dictamen que les da origen
 - Modificación, indicando el dictamen que les da origen
 - Renovación, indicando el dictamen que les da origen
- i) Enunciar los documentos entregados para su evaluación.
- j) Firma autógrafa o electrónica del personal autorizado.

Tratándose de las actas, éstas contendrán la submarca del vehículo, indicando todas las versiones de dicho vehículo o las que señale el corporativo de acuerdo con la solicitud, así como las razones para negar el dictamen y la información de los incisos anteriores, con excepción de los puntos f), g) y h).

Concluida la inspección, la UI integrará un expediente físico o electrónico con todos los documentos y registros que soporten el proceso de inspección; el cual custodiará por cinco años como mínimo y que estará sujeto a verificación y vigilancia durante el periodo de resguardo por parte de las autoridades competentes.

10.6.2 Vigencia de los dictámenes de cumplimiento.

La vigencia y validez de los dictámenes de cumplimiento, está condicionada al cumplimiento y mantenimiento de las condiciones bajo las cuales fueron otorgados.

Para mantener la vigencia de los dictámenes, los corporativos reportarán periódicamente a la UI sus vehículos, seleccionando una temporalidad para dicho reporte de acuerdo con las siguientes alternativas:

- a) Por año modelo cuando el corporativo entregue el reporte de forma periódica para cada año modelo y se realicen los seguimientos de conformidad con 10.7.
- b) Cada 2 años modelo y antes de la comercialización, permaneciendo el dictamen vigente para los años modelo subsecuentes mientras no incorporen cambio de especificación en alguno de los dispositivos de seguridad del vehículo y se realicen los seguimientos de conformidad con 10.7.
- c) Cada 3 años modelo antes de la comercialización, cuando el corporativo entregue el certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado permaneciendo vigente para los años modelo subsecuentes.

Dicho reporte incluirá lo siguiente:

- i. Declaración bajo protesta de decir verdad de que se mantienen las condiciones bajo las cuales fueron otorgados los dictámenes de cumplimiento.

- ii. Copia simple del dictamen previo en el que se enlista la información documental que sustenta el mismo.
- iii. De acuerdo con la temporalidad elegida por el corporativo, cuando se deba presentar el certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la línea de producción del vehículo, bastará con presentar copia simple del mismo en el reporte correspondiente (ya sea NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO);

Los reportes deberán ser entregados, conforme a la temporalidad escogida por el corporativo, antes de la comercialización del vehículo ligero nuevo, amparado por el dictamen de cumplimiento correspondiente, ya sea por medios físicos o digitales; la temporalidad se computará a partir del año modelo siguiente que indique el dictamen de cumplimiento.

Por ejemplo, si se dictamina un vehículo año modelo 2021 y debe reportarse cada dos años modelo, entonces el año 1 será el año modelo 2022 y por tanto antes de comercializar el año modelo 2023 (año 2) se realizará el reporte respectivo.

Una vez recibido el reporte con los requisitos cumplidos, la UI deberá emitir respuesta por medios físicos o digitales dentro de los siguientes 5 (cinco) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a la recepción correcta de la información.

En caso de que la solicitud no cumpla los requisitos, la UI dentro de un periodo no mayor a 2 (dos) días hábiles siguientes a la recepción de la información, deberá notificar al corporativo, mediante una constancia, las omisiones que debe subsanar.

El corporativo tiene un plazo de 30 (treinta) días naturales, contados a partir del día siguiente en que haya surtido efectos la notificación, para subsanar las omisiones que hayan sido detectadas.

Una vez que el corporativo subsane las omisiones, la UI deberá proceder con el trámite de la solicitud, dando respuesta dentro de los siguientes 5 (cinco) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a la recepción correcta de la información.

Cuando el corporativo cuente con la respuesta correspondiente podrá continuar la comercialización de los vehículos ligeros nuevos que estén amparados por el dictamen.

Los dictámenes de cumplimiento, deberán ser modificados cuando exista un cambio de especificación en el vehículo o en el dispositivo de seguridad que afecte su desempeño o se modifique su alcance de acuerdo con lo establecido en 10.6.3.

Los dictámenes de cumplimiento perderán su vigencia en los siguientes casos:

- i. Cuando la submarca para la cual se emitió el dictamen ya no se comercialice en el mercado.
- ii. Cuando el dictamen sea suspendido o cancelado de acuerdo con lo señalado en 10.8.
- iii. Cuando el corporativo no entregue los reportes para mantener la vigencia de los dictámenes de conformidad con los tiempos seleccionados en este capítulo.

10.6.3 Modificación del alcance del dictamen.

Una vez otorgado el dictamen de cumplimiento, a éste se le puede modificar en su alcance o ampliar o sustituir dispositivos a petición del titular del mismo, siempre y cuando se demuestre que se cumple con los requisitos de esta NOM, mediante examen documental correspondiente.

El titular puede ampliar o modificar en sus dictámenes de cumplimiento, domicilios, beneficiarios del dictamen vigente, titulares, dispositivos, entre otros, siempre y cuando siga cumpliendo con las condiciones bajo las cuales se expidió el dictamen vigente y de conformidad con la Ley y su Reglamento.

Para ampliar o modificar el alcance del dictamen, se deben presentar los documentos o información técnica, de conformidad con 10.3. que justifiquen los cambios solicitados y que demuestren el cumplimiento con esta NOM.

Es responsabilidad de los titulares de los dictámenes, reportar a la UI cualquier cambio a las condiciones que dieron origen al dictamen del vehículo. El corporativo, en el momento que ocurra un cambio de especificación o previo a la comercialización del siguiente año modelo del vehículo, realizará el trámite de modificación de dictamen con base en los cambios de especificación de alguno o algunos de los sistemas o dispositivos de seguridad indicados en las tablas de la presente NOM según corresponda.

La UI deberá proceder con la inspección de la información técnica del cambio de especificación de conformidad con 10.4 de la presente NOM.

10.7 Seguimiento.

El Corporativo, para efectos del cumplimiento de las actividades de seguimiento para los casos del inciso 10.6.2, a) o b), podrá presentar el Certificado vigente del Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a la línea de producción del vehículo que se comercialice en territorio nacional (NMX-CC-9001-IMNC-2015 o ISO 9001:2015 o NMX-CC-16949-IMNC-2010 o IATF 16949:2016 o la que aplique en sus equivalentes extranjeros en términos de la Guía 21 de la ISO); el certificado del sistema de gestión de la calidad debe proporcionarse por un Organismo de Certificación para Sistemas de Gestión de la Calidad acreditado. Con lo anterior exentará las disposiciones de este apartado.

Tratándose de los reportes indicados en el apartado 10.6.2. que no se acompañen del certificado de gestión de la calidad aplicable a la línea de producción del vehículo, los dictámenes de cumplimiento de estos reportes estarán sujetos a visitas de seguimiento en territorio nacional por parte de la UI durante la vigencia de los mismos conforme a lo siguiente:

- a) Cuando el corporativo reporte por año modelo, se efectuará un seguimiento a dos dictámenes siendo objeto de seguimiento dos vehículos cada año calendario.
- b) Cuando el corporativo reporte su información cada 2 años modelo, se realizará un seguimiento a un dictamen por año

siendo objeto de seguimiento un vehículo cada año calendario.

Los muestreos se realizarán sobre las submarcas seleccionadas y disponibles al azar en las fábricas, almacenes, centros de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda, como sigue:

- i. La UI tomará para el muestreo 1, las 5 primeras submarcas más vendidas de las que ha dictaminado.
- ii. La UI tomará para el muestreo 2, las submarcas con niveles de ventas 3 a 8 de las que ha dictaminado.

El procedimiento anterior, debe realizarse de forma alterna de acuerdo con las temporalidades de a), b) o c). Sólo se debe realizar la visita de seguimiento con base en el muestreo de los incisos i y ii a los vehículos seleccionados de conformidad con este proceso por la UI de entre los disponibles en el inventario de la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda. En ningún caso el seguimiento implicará segundas pruebas, dictámenes o certificaciones de los dispositivos de seguridad de conformidad con lo indicado en 10.3.2.

La determinación de los vehículos más vendidos dictaminados por la UI, se realizará tomando de referencia el volumen de ventas de acuerdo con los datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVLN) del INEGI del año calendario inmediato anterior.

En caso de que las ventas por submarca no formen parte del registro del RAI AVLN, el corporativo deberá reportar sus ventas del año calendario inmediato anterior a la UI dentro del primer trimestre del año que corresponda.

Para efectos del seguimiento, la UI debe notificar por medios físicos o digitales al Corporativo, en un plazo no mayor a 15 (quince) días hábiles:

- La fecha en la que se realizará el seguimiento.
- La lista de los vehículos candidatos seleccionados al seguimiento.
- El procedimiento general que llevará a cabo.
- El nombre y cargo del responsable de la UI que realizará el seguimiento y
- El proceso de muestreo que utilizará para elegir el vehículo a revisar al visitar la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo.

Corresponde al corporativo, organizar la visita y facilitar los accesos a la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo por parte de la UI y confirmar por medios físicos o digitales cuando menos 2 (dos) días hábiles antes de la fecha del seguimiento, la disponibilidad de los vehículos objeto del seguimiento.

El personal de la UI, debe identificarse plenamente con el responsable donde se lleve a cabo la visita de seguimiento.

Para cada visita de seguimiento, la UI debe llenar el formato contenido en el Apéndice D (Normativo) que contiene la siguiente información relevante:

- i. Fecha de seguimiento
- ii. Nombre y cargo del responsable de la UI.
- iii. Dirección de la fábrica, almacén, centro de distribución u oficinas del Corporativo, según corresponda,
- iv. Marca,
- v. Submarca,
- vi. Versión,
- vii. Año modelo
- viii. Tipo de motor (gasolina, diésel, eléctrico, gas, híbrido)
- ix. Número de Identificación Vehicular (NIV)
- x. Razón social del Corporativo
- xi. Fecha de dictaminación
- xii. Nombre de la UI responsable de la inspección
- xiii. Identificación del dictamen de cumplimiento con el que se cuente (número y resultado).

Los resultados de las visitas de seguimiento, deben ser notificados por la UI a la Procuraduría Federal del Consumidor y a la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía. En caso de que no sea posible realizar la visita de seguimiento es responsabilidad de la UI reportar por escrito ante las autoridades mencionadas dicha situación dentro de los siguientes 15 (quince) días hábiles contados a partir del día siguiente de la programación de la visita de seguimiento junto con las razones por las cuales no fue posible realizar el seguimiento.

10.8 Suspensión y cancelación de los dictámenes de cumplimiento.

La suspensión y cancelación de los dictámenes de conformidad, se realizará de conformidad con el artículo 154, fracción VI, de la Ley y los correspondientes de su Reglamento.

La suspensión debe ser notificada por la UI al titular del dictamen de cumplimiento, otorgando un plazo de 30 (treinta) días

naturales para hacer las aclaraciones pertinentes o subsanar las deficiencias detectadas. Pasado el plazo otorgado y en caso de que no se hayan subsanado las deficiencias, la UI informará a la autoridad quien procederá a su revisión y en su caso a la cancelación del dictamen de cumplimiento del vehículo de conformidad con lo indicado en la Ley y su Reglamento.

De acuerdo con la fracción VII del artículo 154 de la Ley, el corporativo no podrá comercializar los vehículos con dictámenes suspendidos o cancelados.

En todos los casos de cancelación, la Autoridad dará aviso a la UI, quien mantendrá el expediente, físico o electrónico, de los vehículos con dictámenes cancelados de la presente NOM por un periodo de 5 años contados a partir de la cancelación y lo mantendrá disponible para las autoridades competentes.

11. Vigilancia y verificación.

La vigilancia y verificación se llevará a cabo por la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el marco jurídico aplicable.

La autoridad podrá requerir al corporativo los datos necesarios para efectuar la vigilancia y verificación de conformidad con la Ley; la autoridad podrá recabar muestras para efectos de verificación de conformidad con la Ley.

Para efectos de la verificación y vigilancia, las autoridades podrán hacer uso de la información pública que se encuentre a su disposición sobre los dispositivos de seguridad de conformidad con las regulaciones incluidas en esta NOM que correspondan a los vehículos que se comercializan en el mercado nacional, de forma enunciativa mas no limitativa, esto incluye informes de desempeño, informes de laboratorio, estudios técnicos, entre otros.

En caso de queja presentada en términos del marco jurídico aplicable, la autoridad procederá conforme a éste.

12. Concordancia con Normas Internacionales.

Esta Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de elaborar la Norma.

Apéndice A (Normativo)

Versión mínima de las regulaciones UNECE

A.0. Especificaciones

La tabla B.1 muestra las series de enmiendas mínimas aceptables para las regulaciones UNECE relativas a cada uno de los dispositivos que regula esta NOM

Tabla A.1.- Versiones mínimas

Dispositivo	Normas o regulaciones de la ONU	Serie de enmiendas
Apoyacabeza	UN R25 o UN R17	UN R17 - 07 UN R25 - 04
Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.	UN R16 y UN R14	UN R16-06 UN R14-06
Indicadores y Controles	UN R 121	00
Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta	UN R 46	03 (01 sólo para espejo interior)
Sistemas de asientos	UN R17	07
Llantas	UN R30 o UN R54 o UN R117 o UN R64 o UN R142	UN R30 - 02 UN R54-00 UN R117-02 UN R64 - 02 UN R142 - 00
Faros delanteros	UN R48 (Instalación) o UN R112 o UN R98 o UN R123 o UN R149	UN R48 - 03 UN R112-01 UN R98 - 00 UN R123 - 00 UN R149 - 00
Luces de advertencia (intermitentes)	UN R48 (Instalación) o UN R06 o UN R148	UN R48 - 03 UN R06-01 UN R148 - 00

Luz de freno	UN R48 (Instalación) o UN R07 o UN R148	UN R48 - 03 UN R07 - 02
Luces de matrícula (placa trasera)	UN R48 (Instalación) o UN R04 o UN R148	UN R48 - 03 UN R04-00 UN R148 - 00
Luces de posición	UN R48 (Instalación) o UN R07 o UN R148	UN R48 - 03
	R148	UN R07-02 UN R148 - 00
Luces de reversa	UN R48 (Instalación) o UN R23 o UN R148	UN R48 - 03 UN R23-00 UN R148 - 00
Luces direccionales	UN R48 (Instalación) o UN R06 o UN R148	UN R48 - 03 UN R06-01 UN R148 - 00
Reflejantes	UN R48 (Instalación) o UN R03 o UN R150	UN R48 - 03 UN R03-02 UN R150 - 00
Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento)	UN R13 o UN R13H	UN R13-11 UN R13H - 00
Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado	UN R43	00
Velocímetro	UN R39	00
Sistema antibloqueo para frenos	UN R13 o UN R13H	UN R13-11 UN R13H - 00
Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	UN R16	06
Protección a ocupantes contra Impacto frontal	UN R94	01 (02 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica)
Protección a ocupantes contra Impacto lateral	UN R95	02 (03 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía eléctrica)

Tabla A.2.- Versiones mínimas para vehículos posteriores

Monitoreo de presión de llantas o (TPMS).	UN R141 o UN R64	UN R141-00 UN R64 - 02 o
Control Electrónico de Estabilidad (ESC).	UN R140 o UN R13 o UN R13H	UN R140-00 UN R13-11 UN R13H - 00
Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch).	UN R14 o UN R145	UN R14-06 UN R145-00
Prueba de impacto lateral de poste	UN R135	UN R135 - 00
Sistema de dirección	UN R12 o UN R94	UN R12 - 03 UN R94 - 01 (02 para vehículos con un sistema de almacenamiento de energía)

		eléctrica)
Sistema de puertas	UN R11	UN R11 - 03
Luz alta de freno	UN R48 o UN R07 o UN R148 ^{b)}	UN R48 - 03
		UN R07-02 UN R148 - 00
Integridad del sistema de combustible	UN R34	UN R34 - 02

Tabla A.3.- Versiones mínimas para vehículos especiales

Protección en vehículos eléctricos	UN R100 o	UN R100-01
Protección para vehículos de gas	UN R67 o UN R110	UN R67-01 UN R110-00
En caso de contar con almacenamiento de hidrógeno	UN R134	UN R134 - 00

Apéndice B

(Normativo)

Criterios de clasificación como camioneta ligera

Las siguientes categorías de vehículos, se consideran camionetas ligeras siempre que cumplan con el límite del peso bruto vehicular de diseño de 3 857 kilogramos:

a) Camión

Vehículo automotor con fuerza motriz, excepto un remolque, diseñado principalmente para el transporte de bienes o maquinarias especiales.

b) Vehículos M2

Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros que tengan más de ocho plazas además del asiento del conductor.

c) Vehículos N

Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías que sean clasificados como:

i. Categoría N1

Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima de hasta 3.5 toneladas.

ii. Categoría N2

Vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa mayor de 3.5 toneladas y de hasta 3 857 kilogramos.

Apéndice C

(Normativo)

Especificaciones para vehículos autónomos

C.0. Clasificación de los vehículos autónomos

La autonomía de los vehículos se clasifica en 5 niveles como sigue:

Nivel 0.- El conductor humano maneja todo.

Nivel 1.- Un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS por sus siglas en inglés) en el vehículo puede algunas veces ayudar al conductor humano con la dirección y el frenado o aceleración, pero no a la vez.

Nivel 2.- Un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS por sus siglas en inglés) en el vehículo puede controlar la dirección y el frenado o aceleración simultáneamente en algunas circunstancias. El conductor humano debe continuar prestando toda la atención (controlar el entorno de conducción) en todo momento y realizar el resto de la tarea de conducción.

Nivel 3.- Un Sistema de Conducción Automatizado (ADS por sus siglas en inglés) en el vehículo puede realizar todos los aspectos de la tarea de conducción en algunas circunstancias. En esas circunstancias, el conductor humano debe estar listo para recuperar el control en cualquier momento cuando el ADS le solicite al conductor humano que lo haga. En todas las demás circunstancias, el conductor humano realiza la tarea de conducir.

Nivel 4.- Un Sistema de Conducción Automatizado (ADS por sus siglas en inglés) en el vehículo puede realizar todas las tareas de manejo bajo condiciones limitadas y no funcionará a menos que se cumplan todas las condiciones al monitorear el entorno de manejo. El humano no necesita hacerse cargo de la conducción o prestar atención en esas circunstancias.

Nivel 5.- Un Sistema de Conducción Automatizado (ADS por sus siglas en inglés) en el vehículo puede conducir en todas las circunstancias. Los ocupantes humanos son sólo pasajeros y nunca deben involucrarse

en la conducción.

C.1. Especificaciones de seguridad para vehículos autónomos

Los vehículos autónomos con una clasificación de nivel 3 o superior, según se especifica en C.0. que se comercialicen en los Estados Unidos Mexicanos deben de indicar en español sin menoscabo de que pueda hacerse en otro idioma, ya sea por medios físicos o electrónicos:

- a) Contar con una interfaz de comunicación entre el vehículo y los usuarios.
- b) Indicar las recomendaciones de seguridad para la protección de los pasajeros y la operación del vehículo.
- c) Indicar las recomendaciones relativas al cuidado y mantenimiento del vehículo, así como su periodicidad.
- d) En caso de que los vehículos recaben estadísticas e información del usuario esta información debe ser tratada de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares y de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.

**Apéndice D
(Normativo)**

Listas de Inspección de visitas de seguimiento

Corresponde a la unidad de inspección elaborar un informe en hoja membretada, igual al que se presenta a continuación:

Fecha de seguimiento

Yo Nombre y cargo del responsable de la unidad de inspección certifico que la información contenida en este documento es veraz y exacta y asumo la responsabilidad para comprobar dichas declaraciones.

En la ciudad de _____ estado de _____ se llevó a cabo la visita de seguimiento al vehículo marca _____ submarca _____ versión _____ año modelo _____ con tipo de motor (gasolina, diésel, eléctrico, gas, híbrido) con NIV _____ en las instalaciones de (fábrica, almacén o centro de distribución u oficinas) ubicadas en _____ cuya fabricación estuvo a cargo de (Razón social del Corporativo) y que fue dictaminado el fecha por la Unidad de Inspección denominada _____ y que recibió el dictamen número _____ lleva a cabo el siguiente:

Listado de seguimiento

Dispositivo o sistema de seguridad i	Se puede constatar de forma ocular la presencia del dispositivo Si/No	El dispositivo cuenta con marcas de conformidad o información comercial. Si/No (Anexar foto)	Observaciones y/o comentarios del Inspector ii
Apoyacabeza	Si (Comprobar su presencia)		
Cinturones de seguridad de 3 puntos y sus anclajes.	Si (Comprobar su presencia)		
Indicadores y Controles	Si (Comprobar su presencia)		
Doble cerradura de cofre	Si (Comprobar su presencia)		
Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta	Si (Comprobar su presencia)		
Sistemas de asientos	Si (Comprobar su presencia)		
Llantas, Llanta de refacción, llanta para rodado sin aire.	Si (Comprobar su presencia)		
Faros delanteros	Si (Comprobar su presencia)		
Luces de advertencia (intermitentes)	Si (Comprobar su presencia)		
Luz de freno	Si (Comprobar su presencia)		

Luces de matrícula (placa trasera)	Si (Comprobar su presencia)		
Luces de posición	Si (Comprobar su presencia)		
Luces de reversa	Si (Comprobar su presencia)		
Luces direccionales	Si (Comprobar su presencia)		
Reflejantes	Si (Comprobar su presencia)		
Sistema desempañante	Si (Comprobar su presencia)		
Sistema limpia y lava parabrisas	Si (Comprobar su presencia)		
Sistema de frenado (freno de servicio y de estacionamiento)	Si (comprobar su presencia)		
Vidrio laminado, vidrio templado, vidrio plastificado	Si (comprobar su presencia)		
Velocímetro	Si (comprobar su presencia)		
Sistema antibloqueo para frenos (ABS)	No (Limitado a información documental)		
Sistema recordatorio de uso de cinturón de seguridad (SBR)	Si (comprobar presencia de la alerta sonora y/o del testigo)		
Protección a ocupantes contra Impacto frontal	No (Limitado a información documental)		
Protección a ocupantes contra Impacto lateral	No (Limitado a información documental)		
Dispositivos para vehículos año modelo 2023 y posteriores			
Monitoreo de presión de llantas o (TPMS).	Si (comprobar presencia de los sensores o del testigo)		
Control Electrónico de Estabilidad (ESC).	No (Limitado a información documental)		
Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch).	Si (comprobar su presencia)		
Prueba de impacto lateral de poste	No (Limitado a información documental)		
Sistema de dirección en prueba de impacto	No (Limitado a información documental)		
Sistema de puertas	Si (Comprobar su presencia)		
Luz alta de freno	Si (Comprobar su presencia)		
Integridad del sistema de combustible	No (Limitado a información documental)		
Dispositivos para vehículos especiales			
Protección en vehículos eléctricos	No (Limitado a información documental)		

Protección para vehículos de gas	No (Limitado a información documental)		
Dispositivos adicionales			
Perturbaciones eléctricas por conducción y acoplamiento	No (Limitado a información documental)		
Asistencia de frenado	No (Limitado a información documental)		
Protección a peatones	No (Limitado a información documental)		
Alerta de desviación de carril o lane departure warning system (LDW).	Si (comprobar la presencia de cámaras o sensores o alertas o testigos o configuraciones)		
Luces frontales adaptativas (ADB)	No (Limitado a información documental)		
Sistemas de protección de impacto a baja velocidad	No (Limitado a información documental)		
Caja negra (Event Data Recorder)	No (Limitado a información documental)		
Resistencia en el toldo	No (Limitado a información documental)		
Sistemas antirrobo	Si (comprobar la presencia del componente de armado y desarmado del sistema)		
Equipamiento interior	No (limitado a información documental)		
Luz de tránsito diurno (DRL)	No (limitado a información documental)		
Luz de niebla	Si (Comprobar su presencia)		
Montaje del parabrisas y zona de intrusión	No (Limitado a información documental)		
Mitigación de la eyección de los ocupantes	No (Limitado a información documental)		
Triángulos de seguridad y dispositivos de advertencia	Si (Comprobar su presencia)		
Dispositivos de advertencia acústica	Si (Comprobar su presencia en la unidad con base en la información documental)		
Protección de los ocupantes en la cabina de vehículos comerciales	No (Limitado a información documental)		
Luces de posición laterales	Si (Comprobar su presencia en la unidad con base en la información documental)		
Faros de iluminación en curva	Si (Comprobar su presencia)		

Impacto frontal con enfoque en sistemas de retención	No (Limitado a información documental)		
Frenado Autónomo de Emergencia	No (Limitado a información documental)		
Notas:			
<p>i. Corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al corporativo operar el vehículo y señalar sus dispositivos de seguridad; • A la UI constatar los dispositivos de conformidad con este listado de seguimiento. <p>ii. En caso de que no se pueda comprobar la presencia de algún dispositivo de seguridad de conformidad con esta tabla, corresponde a la UI anotar las causas de tal situación en esta columna.</p>			

Observaciones adicionales de la Unidad de Inspección.

Firma y cargo del responsable de la unidad de inspección

Firma y cargo del responsable/representante del Corporativo

13. Bibliografía.

- Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 1992 y sus reformas.
- Ley de Infraestructura de la Calidad. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2020.
- Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2020.
- Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1999 y sus reformas.
- NMX-Z-013-SCFI-2015, "Guía para la Estructuración y Redacción de Normas". Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2015, así como su aclaración publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de junio 2016.
- Reglamento (CE) N o 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.
- Resolución 48: Dicta Normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales. última versión del 20 de enero de 2010.
- Norma chilena: "Dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales", publicada con su última modificación el 20 de enero de 2010 (La presente Norma Oficial Mexicana concuerda parcialmente con esta norma extranjera).
- Sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y livianos comerciales, de la Subsecretaria de Transportes de Colombia, Publicado en Diario Oficial (de Colombia), el 29 de julio de 2000.
- Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, Informe del Proyecto Bien Público Regional (BPR), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), noviembre 2019.
- Vehicle Standards and Engineering Research Compendium of Research Projects 2000, Department of the Environment, Transport and the Regions, Londres, septiembre de 2000.
- TTIP-Car Safety Analysis in the EU and US in relation to US and EU Regulatory Standards on Crash Testing, Comisión Europea, julio de 2016.
- Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their

general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/... and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009, Comisión Europea, mayo de 2018.

- Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) Guide, The Association for the Work Truck Industry, NTEA, octubre de 2014.
- Quick Reference Guide (2010 Version) to Federal Motor Vehicle Safety Standards and Regulations, U.S. Department of Transportation, National Highway traffic Safety Administration, NHTSA.

TRANSITORIOS

Primero: La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación; a su entrada en vigor cancelará la NOM-194-SCFI-2015 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 2016.

Segundo: Los dispositivos de seguridad de la tabla 1 del Capítulo 6 así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2024. Quedan excluidos los vehículos año modelo 2024 y anteriores.

Tercero: Los dispositivos de seguridad de Control Electrónico de Estabilidad (ESC) y Anclajes de Sistemas de Retención Infantil (ISOFIX o Latch) así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2024. Quedan excluidos de esta disposición los vehículos año modelo 2024 y anteriores.

Cuarto: Los dispositivos de seguridad que se enlistan a continuación, así como sus especificaciones correspondientes entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2025:

Dispositivo
Monitoreo de presión de llantas o (TPMS).
Sistema de dirección en prueba de impacto
Sistema de puertas
Luz alta de freno
Protección en vehículos eléctricos
Protección para vehículos de gas

Se excluyen de esta disposición a los vehículos año modelo 2025 y anteriores.

Quinto: Los dispositivos de seguridad de Impacto Lateral de Poste e Integridad del Sistema de Combustible entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2026. Quedan excluidos los vehículos año modelo 2026 y anteriores.

Sexto: En tanto los transitorios segundo, tercero, cuarto y quinto entran en vigor, los corporativos podrán aplicar las disposiciones de las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, las regulaciones FMVSS vigentes o las versiones mínimas de las regulaciones de la ONU que estimen adecuadas para los dispositivos de seguridad de los capítulos 6 y 7. Esto sin menoscabo de que pueda llevarse a cabo la evaluación de la conformidad o la comercialización de vehículos con las especificaciones correspondientes antes de los periodos señalados.

Séptimo: Los certificados de conformidad o equivalentes, emitidos para los Reglamentos o Directivas Europeas semejantes a las regulaciones de la ONU de las tablas A.1, A.2 y A.3 serán aceptados para demostrar la evaluación de la conformidad de los dispositivos que correspondan hasta el 1 de enero de 2024 y conservarán su vigencia en tanto no exista un cambio de especificación del dispositivo.

Lo anterior con excepción de los Reglamentos (UE) No. 672/2010 de desempañante y No. 1008/2010 de limpia y lava parabrisas cuyos certificados de conformidad o equivalentes serán válidos durante la totalidad de la vigencia de la NOM.

Octavo: Los vehículos que cuenten con dictamen vigente en sus dispositivos de seguridad bajo las Directivas Europeas, Regulaciones SRRV, KMVSS o CONTRAN incluidas en la NOM-194-SCFI-2015 podrán ser comercializados hasta el año modelo 2025, siempre que no incorporen cambios de especificación.

Los dictámenes de cumplimiento de los dispositivos de seguridad evaluados bajo la NOM-194-SCFI-2015 continuarán vigentes siempre que cumplan con las especificaciones y requisitos de la presente Norma Oficial Mexicana.

Noveno: Los interesados en acreditarse como Organismos de Evaluación de la Conformidad en la modalidad de Unidades de Inspección, pueden comenzar su proceso de acreditación ante la Entidad de Acreditación que corresponda y de Aprobación ante esta Secretaría desde el momento de la publicación de esta Norma en el Diario Oficial de la Federación.

Décimo: La Secretaría de Economía y/o los Organismos de Evaluación de la Conformidad podrán celebrar Acuerdos o Arreglos de Reconocimiento Mutuo, respectivamente, en términos de la Ley de Infraestructura de la Calidad con el objeto de lograr el reconocimiento de los resultados de evaluación de la conformidad respecto de las Normas Nacionales o Internacionales equivalentes a las establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana.

Ciudad de México, a 15 de julio de 2022.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Eduardo Montemayor Treviño**.- Rúbrica.