

\_\_\_\_\_, Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 32 Bis, fracciones IV y V de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 40, fracción X, 41, 46 y 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 8, fracciones III y V del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publica las respuestas a los comentarios recibidos en torno [al Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, equipadas con este tipo de motores](#), publicado en el Diario Oficial de la Federación para consulta pública, el 17 de diciembre de 2014.

**PROMOVENTE: ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE EQUIPOS DE CONTROL DE EMISIONES, MECA (POR SUS SIGLAS EN INGLÉS), 27 DE ENERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
1	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>La Asociación de fabricantes de equipos de control de emisiones (MECA por sus siglas en inglés) se complace en enviar sus comentarios para apoyar las modificaciones propuestas por SEMARNAT a la Norma Oficial Mexicana de emisiones para vehículos pesados y motores a diésel (PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014). Los estándares propuestos para vehículos pesados y motores diésel nuevos resultarán en beneficios económicos significativos asociados al fenómeno del cambio climático y la salud de los ciudadanos mexicanos. Dichos estándares de emisión están apoyados en una extensa y exitosa experiencia en la utilización de filtros para controlar las emisiones de partículas diésel (DPFs) y en la tecnología de reducción catalítica selectiva (SCR) para controlar las emisiones NO<sub>x</sub>, utilizadas por más de 15 años en los grandes mercados de vehículos de Estados Unidos, Canadá, Europa y Japón. Las tecnologías DPFs y SCR han sido usadas en millones de vehículos y motores pesados para lograr reducciones en las emisiones de PM y NO<sub>x</sub> durables y costo efectivas, que son consistentes con la propuesta de SEMARNAT de cumplir al 2018 con los límites de emisión en motores pesados U.S. 2010/Euro VI.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>Asimismo, la SEMARNAT considera las palabras del promovente.</p>
2	<p><b>Comentario 2</b></p> <p>MECA es una asociación sin fines de lucro que reúne a los fabricantes líderes en tecnologías de control de emisiones para fuentes móviles a nivel mundial. Nuestros miembros tienen más de 40 años de experiencia y una historia probada en el desarrollo y fabricación de tecnologías de control de emisiones para una gran variedad de vehículos y equipos en carretera (On-road) y fuera de carretera (off road), incluyendo el desarrollo de controles de emisión para motores y vehículos a diésel y gasolina en todos los mercados del mundo. Nuestra industria ha jugado un rol importante en las historias de éxito sobre el control de emisiones de fuentes móviles en Estados Unidos y Canadá, y ha respaldado continuamente los esfuerzos para desarrollar programas innovadores de emisiones y de cambio tecnológico para resolver los problemas de calidad del aire. Nuestra industria tiene una huella económica significativa en Norte América, al emplear</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que en el capítulo 6. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, se establece el mecanismo para determinar el grado de cumplimiento con la nueva NOM-044, el cual brinda certeza a los sujetos regulados respecto de la forma mediante la cual demostrarán que las emisiones de los motores y vehículos pesados nuevos a diesel cumplen con las especificaciones del propio instrumento normativo.</p>

	<p>más de 60 000 profesionales para la investigación, desarrollo de producto, fabricación y respaldo a los consumidores. Las instalaciones de los fabricantes miembros MECA incluyen operaciones en México.</p>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>Comentario 3</b></p> <p>Nuestra experiencia con tecnologías DPFs y SCR en vehículos y motores es extensa. Las encuestas de ventas anuales de MECA acerca de tecnologías retrofit vendidas por nuestros socios muestran que desde 2001 más de 50 000 retrofits DPFs nivel 3 han sido distribuidos en California y más de 125 000 retrofits DPFs han sido instalados en todo Estados Unidos, tanto en vehículos en y fuera de carretera (MECA estima un total de más de 300 000 filtros instalados en el mundo). Por más de 30 años motores diésel off road para minería, construcción e industrias de manejo de materiales han sido equipados con tecnologías de control de emisiones-inicialmente con catalizadores de oxidación diésel (DOCs) y posteriormente con filtros de partículas diésel (DPFs). Desde 2007, cada nuevo vehículo pesado vendido en EU o Canadá ha sido equipado con un filtro para partículas diésel de alta eficiencia, para cumplir con la regulación de emisiones de motores de rango pesado en carretera EPA's 2007/2010. Esto representa más de 3 millones de nuevos camiones operando con DPFs, principalmente en EU. En 2010, se hizo necesario que los camiones nuevos en Canadá y EU redujeran sus emisiones de NO<sub>x</sub> en 90% a los niveles pre 2007, por ello fueron equipados con tecnologías para el control de NO<sub>x</sub>, adicionales a los DPFs. La opción tecnológica de control de NO<sub>x</sub> para vehículos pesados ha sido la tecnología UREA-SCR. Los reguladores europeos se orientaron primero a la emisión de NO<sub>x</sub> en camiones de rango pesado y sistemas SCR fueron incorporados en los camiones nuevos para cumplir con las regulaciones de emisión euro IV rango pesado (2005). Los DPFs se convirtieron en el equipamiento estándar de los nuevos camiones europeos de rango pesado a partir de 2013, para cumplir con los estándares de emisión euro VI rango pesado. Los vehículos ligeros diésel alcanzaron cerca del 50% en ventas de vehículos para pasajeros en Europa y los DPFs les fueron incorporados en el año 2000, actualmente son un equipo estandarizado en todos los vehículos ligeros diésel europeos. Las tecnologías DPFs y SCR están siendo aplicadas en una variedad de motores diésel fuera de carretera para cumplir con los estándares de emisión U.S. EPA Tier 4/Euro Stage 4. Los filtros de partículas diésel son utilizados por decenas de millones de vehículos y son reconocidos universalmente por la industria y los reguladores alrededor del mundo, como una tecnología de control de partículas confiable, efectiva y la mejor disponible. La tecnología SCR se ha convertido en la tecnología de control de NO<sub>x</sub> preferida para los motores diésel, con aplicaciones exitosas en vehículos ligeros, de rango pesado, motores fuera de carretera, motores marinos y motores de ferrocarriles en los mayores mercados mundiales.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>

<p><b>4</b></p>	<p><b>Comentario 4</b></p> <p>El estudio colaborativo avanzado de emisiones (ACES), cuyos reportes están disponibles en: <a href="http://crcao.org/publications/emissions/index.html">http://crcao.org/publications/emissions/index.html</a>, demostró la efectividad de la tecnología DPF en motores diésel comerciales de rango pesado equipados con DPFs en el 2007, en cuatro de los fabricantes más importantes. La tecnología DPF 2007 en OEM reduce las emisiones de partículas en más del 99% (90% arriba del estándar). Cuando estos filtros son catalizados se reduce la emisión de HC, hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAHs), dioxinas y otros tóxicos en 80% o más en los niveles de emisión del motor. La segunda fase del estudio ACES evaluó 3 motores diésel comerciales de rango pesado de tecnología 2010 con tecnologías DPF y SCR y mostró una mejora en su desempeño, más allá del cumplimiento de los motores 2007, al reducir 70% de las emisiones de PM, incluyendo una reducción del 70% en partículas ultra finas representadas por la emisión del número de partícula. Este resultado fue apoyado por un estudio europeo independiente que demostró que estos DPFs de flujo pared avanzados no solo capturan más del 99% de las partículas de hollín en el rango de PM 2.5, sino que son aún más eficientes al capturar arriba del 99.8% de partículas ultra finas. Las partículas ultra finas en el rango de menos de 100 nanómetros de tamaño contribuyen casi nada al resto de la masa de PM en el escape sin embargo; ellas pueden representar un gran número de partículas con un área superficial extremadamente grande.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>5</b></p>	<p><b>Comentario 5</b></p> <p>La toxicidad de las partículas ultra finas ha sido el objeto de numerosos estudios de salud, que han mostrado que éstas pueden generar grandes efectos adversos debido a su gran área superficial que puede atrapar compuestos tóxicos volátiles y su habilidad para penetrar profundamente en los pulmones. Aunque las partículas ultra finas actualmente no están reguladas son el tema de investigaciones extensivas y discusiones entre los expertos en salud. Un co-beneficio de los filtros DPF es que éstos capturan u oxidan la mayor parte de la ceniza, y partículas ultra finas carbonáceas o volátiles presentes en las emisiones del escape.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>6</b></p>	<p><b>Comentario 6</b></p> <p>En las carreteras, los motores pesados equipados con DPF están siendo certificados rutinariamente en niveles de emisión de PM que está 90% o más por debajo de 0.01 g-bhp-hr según la EPA 2010, que es el estándar de emisión de PM en motores diésel de rango pesado. La reducción adicional de PM ofrecida por los DPF en el sector rango pesado provee de manera significativa más beneficios a la salud pública que los estimados por la U.S. EPA en su regulación final 2007-2010 para rango pesado. Un beneficio adicional a los alcanzados</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites</p>

	<p>por los DPF's para la salud, dichos filtros proveen importantes co-beneficios en términos de cambio climático debido a las grandes reducciones en emisiones de carbono negro que resultan del uso de DPF's de alta eficiencia (un estudio de California Air Resources Board destaca el impacto significativo de la reducción de las emisiones de carbono negro de los motores diésel respecto al cambio climático, publicado en Junio del 2013).</p>	<p>máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>7</b></p>	<p><b>Comentario 7</b></p> <p>Los vehículos y motores de rango pesado equipados con tecnología DPF y SCR requieren el uso de combustible diésel de ultra bajo azufre y un reductor de urea de calidad controlada, para asegurar la apropiada operación y durabilidad del sistema de control de emisiones de escape. México reconoce la importancia de lograr la disponibilidad de combustible diésel y de fluido de escape en la fecha propuesta para su implementación el enero 1° del 2018 y ha empezado a avanzar para asegurar su disponibilidad en todo el país. El Instituto Americano del petróleo ha establecido y administra un programa de calidad de urea en Estados Unidos. Este programa sirve como buen ejemplo para que México duplique su avance en su propio programa regulatorio. El diésel de ultra bajo azufre está ya disponible en algunas de las mayores áreas metropolitanas de México y en su frontera con Estados Unidos. La disponibilidad de ULSD se planea se expanda a través del país a la par de la propuesta en estándares de emisión de SEMARNAT para el 1° de enero del 2018 y se planea monitorear la expansión de ULSD a través de México en los próximos dos años. Es importante hacer notar que los camiones equipados con DPF + SCR, como sistema de control de emisiones, puede utilizar un tanque lleno con diésel con 500 ppm de azufre en un evento en el cual no haya disponibilidad de ULSD, sin ningún impacto negativo a largo plazo en el desempeño o durabilidad del sistema DPF +SCR. El impacto negativo en el catalizador, debido a un combustible con mayor contenido de azufre, puede ser en gran parte revertido al utilizar de nuevo ULSD después de su operación con un tanque cuyo contenido de azufre sea de 500 ppm. Las condiciones elevadas de regeneración del filtro durante la operación normal de ULSD, que ocurre regularmente en el vehículo, purgará el azufre que se acumule en el catalizador ante el uso eventual de un tanque con combustible de 500 ppm de azufre. Esta reversibilidad de los impactos negativos del azufre en el catalizador permitirá a SEMARNAT avanzar hacia la implantación de la propuesta en enero 1° del 2018 con alguna disponibilidad limitada de combustible con 500 ppm de azufre en el mercado mexicano. La operación extensiva de sistemas DPF+SCR con diésel de 500 ppm de azufre necesitará evitarse para asegurar el cumplimiento con los estándares de emisión propuestos.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>Además, la SEMARNAT reconoce la importancia de contar con el diesel de contenido ultra-bajo de azufre; razón por la que colaborará, en función de sus facultades y atribuciones, con el sector energético del Gobierno de la República, a fin de procurar que el cumplimiento de los nuevos estándares B sea exigible a partir de enero de 2018.</p>

<p><b>8</b></p>	<p><b>Comentario 8</b></p> <p>En los motores equipados con sistemas DPF+SCR, la importancia de un mantenimiento apropiado del motor no debe ser exagerada para lograr la durabilidad y buen desempeño a largo plazo del vehículo y del sistema de emisiones DPF+SCR. El mantenimiento regular crítico, una vez que se instala el sistema DPF+SCR debido a la presencia de humo en el escape, no puede ser usado como un indicador de problemas en la operación del motor. Una alta opacidad por humo puede ser señal de un consumo excesivo de aceite o del mal estado de un inyector de combustible, ambos resultan en una alta emisión de partículas del motor que pueden llevar a una saturación del filtro. Una vez que el DPF es instalado en el sistema de escape, éste capturará las PM y enmascarará cualquier señal de alta cantidad de humo. En consecuencia MECA considera necesario dar mantenimiento regular para tener un chequeo basado en opacidad de la salida del motor, cada vez que un filtro se remueve para su limpieza (si el sistema OBD del camión lo permite). Una prueba de opacidad es una medición simple y barata que puede ser parte integral de un programa de mantenimiento preventivo. The Society of Automotive Engineers (SAE) standard (J1667) recomienda realizar una medición anual de opacidad a la salida del motor, como estrategia para que las flotillas monitoreen activamente la condición de sus motores y se lleve a cabo el mantenimiento necesario para conservar el funcionamiento de su equipamiento dentro de los lineamientos recomendados por los fabricantes de los motores y disminuir la posibilidad de la saturación del filtro. Esto tendrá el co-beneficio adicional el mejor funcionamiento y alargamiento de la vida del motor. Existen instrumentos portátiles novedosos que pueden además medir fácilmente las emisiones del número de partículas (en lugar de opacidad), el cual puede ser útil en la detección de la emisión elevada de partículas a la salida del motor o problemas asociados al filtro que pueden ser usados en prácticas efectivas de mantenimiento preventivo. The California Air Resources Board recientemente ha iniciado un esfuerzo para identificar las mejores prácticas de mantenimiento para motores pesados y México podría utilizar información en desarrollo por California para informar a los dueños de autobuses y camiones sobre la importancia de realizar prácticas efectivas de mantenimiento preventivo. MECA además congratula a SEMARNAT por incluir requerimientos OBD completos en la implementación del estándar para vehículos y motores diésel U.S. 2010-Euro VI. OBD provee otra verificación importante en el desempeño de los componentes clave relacionados con las emisiones y asegura que los beneficios en emisiones de la tecnología de diésel limpio permanecerán durante la vida útil del motor.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>9</b></p>	<p><b>Comentario 9</b></p> <p>MECA congratula a SEMARNAT por impulsar esta importante propuesta para reducir las emisiones de los vehículos y motores de rango pesado. Una vez que finalicen estas regulaciones los ciudadanos de México recibirán beneficios económicos significativos en la calidad del aire y cambio</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva</p>

<p>climático. MECA alienta a SEMARNAT a concluir estas regulaciones tan pronto como sea posible en el 2015 y continuar sus esfuerzos para asegurarse que el combustible diésel de bajo azufre y el reductor de urea estén disponibles en todo México, antes de la fecha de implementación de esta nueva regulación más exigente en la reducción de emisiones. MECA urge a SEMARNAT a moverse hacia una futura armonización de las regulaciones de emisiones en fuentes móviles con aquellas establecidas en Estados Unidos y Canadá. Los miembros de MECA están listos para trabajar con sus clientes para enviar las tecnologías de control de emisiones necesarias que permitirán, a los futuros nuevos camiones en México, cumplir con el estándar de emisión propuesto U.S. 2010-Euro VI.</p>	<p>versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>Asimismo, la SEMARNAT considera las palabras del promotor.</p>
---	---

**PROMOVENTE: RODRIGO FÉLIX, RECIBIDO EL 02 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
10	<p><b>Comentario 1</b></p> <p>El texto cita el uso de tecnología como SCR y DPF pero la calidad del diesel nacional no permite su introducción de manera duradera ya que no alcanza los bajos niveles de azufre requeridos.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>No obstante lo anterior, se señala que el cumplimiento de los límites máximos permisibles más estrictos, los cuales están asociados a las tecnologías que contienen sistemas de control de emisiones más avanzados y el uso de sistemas de diagnóstico a bordo, será exigible a partir del 1 de enero de 2018, fecha en la cuál se prevé que existirá disponibilidad de diésel con ultra-bajo contenido de azufre, lo cual se identifica en los pies de Tabla correspondientes a los estándares 1B, 2B, 3B y 4B, respectivamente.</p>
11	<p><b>Comentario 2</b></p> <p>Se menciona que se han de utilizar los ciclos de prueba fijados por autoridades extranjeras para la medición de gases contaminantes pero se elimina el requerimiento de opacidad. Dichas citadas autoridades extranjeras nunca han eliminado este último requerimiento ni en la presencia de diesel de ultrabajo azufre. De hacerlo esto daría rienda suelta a los fabricantes a llenar nuestras calles de vehículos sucios ya que es posible cumplir con los requerimientos de emisiones y al mismo tiempo emitir importantes cantidades de humo en condiciones de uso normal.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el parámetro de opacidad se utilizaba como una aproximación para medir las emisiones de partículas sólidas y líquidas durante las pruebas a motores y vehículos nuevos y, debido a que el empleo de los sistemas de reducción catalítica y de filtros de partículas (SCR y DPF, por sus siglas en inglés), retienen la mayor parte de tales emisiones, el parámetro de opacidad no resulta útil para medirlas, por lo que ahora, en su lugar, se considera el parámetro de número de partículas, el cual permite cuantificar estas emisiones, con lo que el aspecto de emisiones de partículas está cubierto por la NOM. Aunado a ello, se indica que los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera y los ciclos de prueba en los que se basa este instrumento normativo, son consistentes con aquellos incluidos en los estándares de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea.</p> <p>Por otra parte, se establece que estos vehículos, durante operación normal, no generan emisiones visibles gracias al empleo de los sistemas de diagnóstico a bordo, SCR y DPF.</p> <p>Finalmente se señala que los vehículos nuevos utilizaran tecnologías más limpias a las que emplean los vehículos con tecnologías EPA 04 y EURO IV.</p>

**PROMOVENTE: SOS MASCOTAS Y RESCATE AMBIENTAL, RECIBIDO EL 7 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
12	<p><b>Comentario 1</b></p> <p><b>DICE</b></p> <p><b>1. OBJETIVO</b>                      Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes de amoniaco (NH<sub>3</sub>), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM +NO<sub>x</sub>), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas (Part), provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>1. OBJETIVO</b>                      Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes de amoniaco (NH<sub>3</sub>), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NO<sub>x</sub>), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas (Part), provenientes del escape de motores que usan diésel como combustible y que se utilizan para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>Siendo el objetivo de la NOM la reducción de emisiones a la atmósfera proveniente de los vehículos propulsados con motor a diésel es que opinamos que todos los vehículos que se comercialicen por primera vez en México, sean éstos de fabricación nacional o importados, deban de cumplir con esta NOM, tomado en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· La regulación EPA10 habrá estado vigente en Estados Unidos y en Canadá casi 8 años.</li> <li>· La regulación Euro VI habrá estado en vigor en Europa casi 4 años.</li> <li>· La producción en México de vehículos con motores cumpliendo EPA10 habrá sido superada para los vehículos de exportación a Norteamérica.</li> <li>· Los vehículos con tecnología EPA07 y anteriores que estén circulando en Norteamérica serán prácticamente chatarra con sus sistemas originales de control de emisiones al final de su vida útil.</li> </ul>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, de llegarse a incorporar el texto propuesto por el promovente, se estaría abriendo la posibilidad de que vehículos pesados usados a diésel que hayan circulado en otros países pudiesen ingresar al nuestro como nuevos, bajo el amparo de que serían comercializados por primera vez en México, cuando es sabido que existen instrumentos regulatorios específicos, tanto para efectuar la importación de vehículos pesados usados a diésel, como para establecer límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes de vehículos pesados a diésel en circulación dentro del territorio nacional.</p>



	<p>Por lo que permitir la comercialización de vehículos importados cumpliendo regulaciones anteriores a EPA10 / EURO VI nos parece un despropósito.</p>	
<p><b>13</b></p>	<p><b>Comentario 2</b></p> <p><b>DICE</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b>  Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b>  Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b>  En congruencia con el objetivo proponemos la eliminación de la palabra “nuevos”, haciendo así obligatoria la NOM para los que se comercialicen por primera vez en el país.</p> <p>Respecto de la eliminación de la exclusión de los motores re-manufacturados del campo de aplicación, lo proponemos tomando en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Un motor re-manufacturado debe cumplir con la regulación de emisiones vigente al momento de haber sido comercializado por primera vez en el lugar que así lo fue. Es decir, un motor que fue vendido en México a finales del año 2008 debió cumplir con EPA04, mientras que si fue comercializado en Estados Unidos debió haber cumplido con EPA07, de ahí que cuando sea re-manufacturado deberá cumplir con una u otra regulación de emisiones de acuerdo con su lugar inicial de comercialización.</li> <li>· Para la fecha en que entre el vigor este proyecto de NOM será posible que empiecen a ser re-manufacturados algunos motores con tecnología de emisiones EPA10, misma que deberán cumplir.</li> <li>· De mantenerse la frase “Se excluye a los motores re-manufacturados” sería posible el comercializar vehículos nuevos con motor remanufacturado, algo no ajeno a algunos mercados extranjeros, con lo que el objetivo de reducir emisiones contaminantes se vería amenazado, al no tener que cumplir esos vehículos con los niveles de emisiones especificados en el presente proyecto.</li> </ul>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, de llegarse a incorporar el texto propuesto por el promovente, se estaría abriendo la posibilidad de que vehículos pesados usados a diésel que hayan circulado en otros países pudiesen ingresar al nuestro como nuevos, bajo el amparo de que serían comercializados por primera vez en México, cuando es sabido que existen instrumentos regulatorios específicos, tanto para efectuar la importación de vehículos pesados usados a diésel, como para establecer límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes de vehículos pesados a diésel en circulación dentro del territorio nacional.</p> <p>En otro orden de ideas, se considera que, si bien, la manera de comprobar el cumplimiento con esta NOM es a través de la obtención del Certificado de Cumplimiento NOM, éste aplica únicamente a los motores y vehículos nuevos; esto, con base en el alcance del propio instrumento normativo; razón por la que esta NOM no le es aplicable a los motores re-manufacturados y en ese sentido, no son sujetos a obtener un certificado de ese tipo, porque de lo contrario, podrían comercializarse como si fuesen nuevos, situación que provocaría una competencia desleal.</p>

<p><b>14</b> <b>Comentario 3</b></p> <p><b>DICE</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>SEGUNDO.</b> A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, se cancela la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>SEGUNDO.</b> A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006 será el referente para el nivel de emisiones de los motores que habiendo sido comercializados por primera vez en el país durante su periodo de vigencia se remanufacturen.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>La re-manufactura de motores es una actividad industrial ambientalmente correcta, ya que al utilizar como insumos partes de motores usados se reduce el gasto energético y de recursos naturales para contar con un motor en condiciones de operación y emisiones en condiciones equiparables a las que tenía cuando era nuevo.</p> <p>Ahora bien si la NOM-044-SEMARNAT-2006 es cancelada, no existirá en México un instrumento legal para exigir que los motores re-manufacturados cumplan con un nivel determinado de emisiones, por lo que esta actividad industrial quedaría desamparada y la posibilidad de que estos motores re-manufacturados sean altamente contaminantes quedará abierta.</p> <p>Solicitamos por tanto que la SEMARNAT en conjunto con la SE encuentren un modelo que permita la coexistencia de ambas NOM limitando el alcance de cada NOM a sus años de vigencia</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la presente NOM no es el instrumento a través del cual se regulen las emisiones de los vehículos en circulación, debido a que su campo de aplicación es específico para los motores nuevos a diesel y los vehículos nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos que incorporan tales motores. Por lo tanto, este comentario se clasifica como no procedente.</p> <p>En otro orden de ideas, se considera que, si bien, la manera de comprobar el cumplimiento con esta NOM es a través de la obtención del Certificado de Cumplimiento NOM, éste aplica únicamente a los motores y vehículos nuevos; esto, con base en el alcance del propio instrumento normativo; razón por la que esta NOM no le es aplicable a los motores re-manufacturados y en ese sentido, no son sujetos a obtener un certificado de ese tipo, porque de lo contrario, podrían comercializarse como si fuesen nuevos, situación que provocaría una competencia desleal.</p> <p>Asimismo, se aclara que dos normas con el mismo número y emitidas por la misma autoridad no pueden coexistir; razón por la cual se incluye el Transitorio Segundo.</p>
---	--

	de tal forma que puedan ser atendidos tanto los motores y vehículos a partir de la entrada en vigor de este proyecto de NOM, así como los motores remanufacturados que inicialmente fueron comercializados por primera vez en el país durante la vigencia de la NOM de 2006 y que se integren a vehículos y al hacerlo se reduzcan las emisiones de al sustituir a motores altamente contaminantes.	
<b>15</b>	<b>Comentario 4</b>  El artículo tercero transitorio deja abierta la posibilidad de postergar la entrada en vigor de este proyecto de NOM por un periodo adicional de 12 meses, ante la posibilidad de disponibilidad de diésel en todo el país en enero de 2018. Al día de hoy ha sido publicado en diversos medios oficiales y de comunicación que existe diésel de ultra bajo azufre en las zonas metropolitanas de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, así como en la zona fronteriza norte. Es preocupación de nuestra Asociación el que se empiece a utilizar en el país la tecnología más avanzada para reducir las emisiones al ambiente, de tal forma que no se posterguen los beneficios a la población por el retraso en la entrada en vigor de esta NOM.	El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b>  Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, si bien, en México actualmente se distribuye un volumen importante de diésel con ultra-bajo contenido de azufre (UBA), se requiere el abastecimiento del mismo en todo el territorio nacional; razón por la cual se está considerando que la exigencia del cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos se realice a partir del 1° de enero de 2018, por lo que el periodo de 12 meses adicionales para la entrada en vigor de la nueva versión de la NOM-044 aplicará única y exclusivamente si no existe plena disponibilidad de diésel UBA en todo el país para esa fecha.
<b>16</b>	<b>Comentario 5</b>  Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que en un sexto transitorio se establezca un incentivo a quienes decidan incorporar de forma anticipada a la entrada en vigor de esta NOM a sus operaciones, vehículos con tecnología de emisiones cumpliendo con las especificaciones establecidas en esta NOM, que impulse la inversión.	El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b>  Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que debido a que esta NOM no es el instrumento mediante el cual se otorgan incentivos y, en ese sentido, no puede incluir un nuevo artículo transitorio en el que se haga referencia a los mismos.
<b>17</b>	<b>Comentario 6</b>  Si bien con la entrada en vigor de esta NOM se incorporarán a la circulación vehículos que son cada vez menos contaminantes, queda el gran pendiente de eliminar del parque vehicular del país a las unidades que son impulsadas con motores que ni siquiera cumplen con la normatividad vigente y que por tanto tienen emisiones muy altas en NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , partículas y otros contaminantes no deseados, por lo que les hacemos un llamado para que a la par que se emite esta NOM que impactará en los vehículos que se comercialicen en 2018, se tomen acciones para sacar de la circulación a vehículos con motores de tal antigüedad que empobrecen el aire que respiramos, siendo para ellos una solución, la renovación vehicular o la repotenciación con motores remanufacturados cumpliendo con la NOM actual.	El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b>  Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la definición o establecimiento de un programa de renovación de la flota está fuera del alcance de esta NOM; sin embargo, existe al menos un programa de renovación de la flota vehicular en circulación, el Programa de Chatarrización, que está a cargo de otra Dependencia del Gobierno de la República.

PROMOVENTE: ENTORNO INDUSTRIAL, RECIBIDO EL 09 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
18	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>DICE:</b></p> <p><b>4.20 Peso Bruto Vehicular:</b> es el 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 el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal.</p> <p><b>DEBE DECIR:</b></p> <p><b>4.20 Peso bruto vehicular de diseño (PBVD):</b> Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GVWR.</p> <p>De igual manera solicitamos que se cambien en todo el proyecto de NOM las frases “peso bruto vehicular” por la de “peso bruto vehicular de diseño” o por “PBVD”, ya que en las mismas se alude al peso especificado por el fabricante.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, se define: <b>PESO BRUTO VEHICULAR.-</b> Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería en el caso de vehículos destinados al servicio de pasajeros.</p> <p>En la Norma oficial mexicana NOM- 012-SCT-2-2014, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, se define: <b>Peso bruto vehicular.-</b> Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería, en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros.</p> <p>En México hemos utilizado el término Peso bruto vehicular (PVB) indistintamente para dar a entender cualquiera de los dos conceptos anteriores. Desde nuestro punto de vista consideramos conveniente adaptar nuestro lenguaje para diferenciar ambas situaciones. El tener diferentes definiciones para un mismo concepto pudiera ser confuso para los usuarios de las regulaciones de ahí que hemos procedido a revisar la forma en que este concepto es tratado en otros países. Dejamos los conceptos y definiciones en el idioma original para no incluir palabras que alteren el sentido.</p> <p>En Estados Unidos y en Canadá en habla inglesa se han adoptado las siguientes definiciones:</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la definición de Peso Bruto Vehicular (PBV) utilizada en esta norma oficial mexicana, es consistente con aquella contemplada en las regulaciones estadounidense y europea relativas a las emisiones provenientes de los motores nuevos y de los vehículos nuevos que los incorporan; por lo tanto este comentario se considera no procedente.</p>

**Gross Vehicle Weight (GVW)**

This is the Base Curb Weight plus actual Cargo Weight plus passengers. It is important to remember that GVW is not a limit or specification, it is the actual weight that is obtained when the fully loaded vehicle is driven onto a scale.

**Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)**

This is the maximum allowable weight of the fully loaded vehicle (including passengers and cargo). This number - along with other weight limits, as well as tire, rim size and inflation pressure data - are shown on the vehicle's Safety Compliance Certification Label, located on the left front door lock facing or the door latch post pillar. Note: The GVW must never exceed the GVWR.

En Canadá en habla francesa

**Poids nominal brut d'un véhicule (PNBV)**

Est déterminé par le constructeur et indiqué sur l'étiquette de conformité du véhicule.

**Poids brut d'un véhicule (PBV)**

En terme anglais de GVW (gross vehicle weight), le poids brut du véhicule (PBV) est le poids réel mesuré sur une balance d'un véhicule ou d'une roulotte à pleine capacité de chargement, y compris toutes la cargaison, les liquides, les passagers et les équipements optionnels.

En Alemania

**Zulässig Auflieger – Gesamtgewicht. (Peso total permisible).**

Al peso máximo del vehículo especificado por el fabricante, igual a la suma de los pesos permisibles a través de sus ejes y de los ejes y el plato de enganche en el caso de semirremolques.

En España en la clasificación de pesos de los vehículos se les clasifica por masa máxima; un ejemplo de lo anterior a continuación:

Categoría N3	Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.
--------------	---

Hace algunos años, al desarrollarse la norma de especificaciones de seguridad para remolques y semirremolques, iniciada en la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía y concluida en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se concluyó necesaria la introducción de una definición que resolviera esta ambigüedad de la regulación mexicana.

En la NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, la única NOM que establece especificaciones de seguridad para vehículos, se incorpora la definición:

**3.29. Peso bruto vehicular de diseño (PBVD):** Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GVWR.

Tomado en cuenta lo anterior es que solicitamos que la definición sea cambiada a:

**4.20 Peso bruto vehicular de diseño (PBVD):** Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GVWR.

De igual manera solicitamos que se cambien en todo el proyecto de NOM las frases “peso bruto vehicular” por la de “peso bruto vehicular de diseño” o por “PBVD”, ya que en las mismas se alude al peso especificado por el fabricante.

**PROMOVENTE: CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA (CANACAR), RECIBIDO EL 12 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
19	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>Debe decir</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usa diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. <del>Se excluye a los motores re-manufacturados.</del></p> <p><b>Justificación</b></p> <p>No se deben considerar exclusiones, ya que esto daría pie a la evasión en el cumplimiento de esta norma, y se propicie el engaño a los consumidores finales.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Debido a que es claro que los motores re-manufacturados son distintos a los motores nuevos, además de que no es necesario efectuar dicha exclusión, se elimina la última la parte del Campo de Aplicación, para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Cabe señalar que para que exista consistencia en todo el documento, si en los párrafos correspondientes no aparece el título completo del instrumento normativo, el texto “norma oficial mexicana” aparecerá en letras minúsculas.</p> <p>Es oportuno mencionar que, debido a que los Comentarios No. 35, No. 78 y 89, también resultaron procedentes por otros aspectos, el Campo de Aplicación, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta norma oficial mexicana es de observancia obligatoria, <b>en todo el territorio nacional</b>, para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>
20	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral que introduce al país uno o más vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos nuevos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el registro o formalización del importador y la regulación de la importación están fuera del alcance, no sólo de esta NOM, sino también de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT); razón por la cual si se agregara el texto propuesto, se estarían rebasando las facultades y atribuciones propias de la SEMARNAT que es la responsable</p>

	<p><b>Debe decir</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral, <b>debidamente registrada ante las dependencias gubernamentales correspondientes</b>, que introduce al país uno o más vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos nuevos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.</p> <p><b>Justificación</b></p> <p>Solamente aquellas personas formales podrán importar vehículos que cumplan con esta norma.</p>	<p>de emitir este instrumento normativo. Por lo tanto, este comentario se considera no procedente.</p>
21	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>Debe decir</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador, <b>o que se introduce por primera vez al país.</b></p> <p><b>Justificación</b></p> <p>Con el propósito de evitar la entrada al país de vehículos de dudosa condición operacional con respecto a sus emisiones, previo a su importación definitiva, se debe establecer el cumplimiento de esta norma, obteniendo su certificado emitido por Organismo de Certificación nacional, de acuerdo a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que si se llegase a aceptar el texto propuesto por el promovente, existiría el riesgo de que ingresaran a nuestro país, vehículos que hayan recorrido menos de 5,000 kilómetros, no por temas de logística, sino porque algún operador que no haya sido designado ni por el fabricante ni por el importador, lo haya manejado hasta el territorio nacional para comercializarlo en México, situación en la que ya no se estaría hablando de un vehículo automotor nuevo, sino de uno en circulación; razón por la cual este comentario se considera No Procedente,</p>
22	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>4.25 Vida útil:</b> son los valores de referencia, expresados como distancia (km) o tiempo (años) de las pruebas de durabilidad de certificación a las que son sometidas los motores y vehículos nuevos, a fin de probar su sistema de control de las emisiones. La vida útil no se refiere, ni es equivalente a la garantía del vehículo especificada por el fabricante, ni a las emisiones del vehículo en</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, aunado a que el promovente no propone una redacción en específico, la definición original establece que son valores de referencia de pruebas de certificación para evaluar el sistema de control de emisiones, razón por la cual no es necesario realizar ningún ajuste en el texto correspondiente.</p>



	<p>circulación.</p> <p><b>Debe decir</b></p> <p><b>Se pide una redacción más específica</b></p> <p><b>Justificación</b></p> <p>Explicar si la durabilidad de la certificación significa que al término del periodo, las unidades dejan de “existir” para el fabricante o importador.</p>	
<p><b>23</b></p>	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>5.5.1</b> En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p><b>Debe decir</b></p> <p><b>Considerar la existencia del reactivo a nivel nacional.</b></p> <p><b>Justificación</b></p> <p>Previo al uso de nuevas tecnologías en los motores, se debe garantizar el abasto del reactivo, además de establecer el grado de calidad del mismo, es decir, el desarrollo de una norma mexicana que lo normalice.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la presente NOM no es el instrumento a través del cual se regulen las especificaciones del reactivo (solución acuosa de urea).</p> <p>Además, con base en que el objetivo de esta norma no es regular la existencia del reactivo a nivel nacional, no se incluirá ningún texto en el cuerpo de la norma que se refiera a ello.</p> <p>Independientemente de lo anterior, la solución acuosa de urea que se expendan en el territorio mexicano deberá cumplir con las especificaciones contempladas en la norma ISO 22241-1:2006, misma que aparece citada en el Capítulo 8 (Bibliografía) del instrumento normativo objeto del presente análisis.</p>
<p><b>24</b></p>	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a.</li> <li>b.</li> <li>c.</li> <li>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará: <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</li> <li>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</li> </ol> </li> </ol>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que al incluir la palabra “nacional” no se estarían considerando los certificados de aquellos países en los que se llevan a cabo los ciclos de prueba correspondientes, pero que no son fabricantes de motores o de vehículos nuevos a diesel.</p> <p>Es oportuno mencionar que para determinar el cumplimiento con los estándares más estrictos, al día de hoy, no se cuenta con la certeza de que para cuando éstos sean exigibles existirá la infraestructura necesaria para poder realizar los ciclos de prueba correspondientes.</p>

	<p><b>Debe decir</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a.</li> <li>b.</li> <li>c.</li> <li>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará: <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</li> <li>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación <b>nacional</b>.</li> </ol> </li> </ol> <p><b>Justificación</b> Con el fin de evitar la presentación de cualquier organismo de certificación extranjero, se pide que sea un Organismo de Certificación nacional, en apego a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>	
<p><b>25</b></p>	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p><b>Dice</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>TERCERO.</b> En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.</p> <p><b>Debe decir</b></p> <p><b>Especificar el contenido de azufre en el diésel que se debe utilizar para cumplir con los valores de las Tablas 1, 2, 3, y 4.</b></p> <p><b>Justificación</b> Especificar la calidad del diésel que debe utilizarse.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, si bien, en el caso de los vehículos pesados nuevos, los contaminantes que éstos emitirán a la atmósfera estarán directamente relacionados con el tipo de combustible que se utilizará para su funcionamiento, la norma oficial mexicana objeto del presente análisis no es el instrumento en el cual habría que incluir las características del diesel; esto, debido a que la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, Especificaciones de los combustibles fósiles para la protección ambiental, aún es aplicable.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con el objeto de brindar orientación respecto de la calidad del diesel que se requiere y bajo el entendido que ahora otra Dependencia del Gobierno de la República será quien lidere lo referente a la regulación en torno a la calidad de los combustibles, el artículo Transitorio Tercero, se modifica para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Además, con base en información proporcionada por Petróleos Mexicanos en el mes de mayo del año en curso, mediante la cual se comunica que para el mes de septiembre de 2015, cerca del 90% del volumen de diésel con ultra-bajo contenido de azufre (UBA) que se consume en México, será producido en las refinerías existentes en el país, mientras que el 10% restante provendrá de importación; también se efectúa un ajuste en el texto correspondiente.</p>

Finalmente y, debido a que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para el año 2016, habrá dejado de tener competencia directa respecto de la calidad de los combustibles, también se llevan a cabo las precisiones correspondientes.

Derivado de lo anterior y a que la Respuesta al Comentario No. 58 se calificó como Parcialmente Procedente, el artículo Transitorio Tercero, queda de la siguiente manera:

**Dice:**

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

**Debe decir:**

**TERCERO A. Máximo un año después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.**

**TERCERO B. Seis meses después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel**

		<p>automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.</p>
<p><b>26</b></p>	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p>COMENTARIO GENERAL.- Esta norma debe contener incentivos para aquellos interesados en adquirir tecnologías que van a favor del medio ambiente, ya que las unidades que las utilicen, aumentarán considerablemente su costo, sin haber como alguna mención que fortalezca la expedición de esta nueva norma.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que debido a que esta NOM no es el instrumento mediante el cual se otorguen incentivos, no se incorporará ninguna especificación en torno a este asunto dentro de la norma objeto del presente análisis.</p>

**PROMOVENTE: AIR RESOURCES BOARD, CALIFORNIA; RECIBIDO EL 12 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
<p><b>27</b></p>	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>Como representante del Consejo de Recursos Atmosféricos de California (California Air Resources Board - ARB), le agradezco esta oportunidad para expresar nuestro apoyo a las modificaciones que SEMARNAT propone para la NOM-044-SEMARNAT-2006, y que suponen una actualización de las normas de emisiones de vehículos pesados a diésel en México. Vemos con beneplácito que, debido a que están alineados con los estándares de Estados Unidos (EPA 2010) y Europa (Euro VI), los nuevos límites de emisión propuestos y exigibles a partir del año 2018 permitirán reducciones importantes en las emisiones de partículas, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y monóxido de carbono de los vehículos pesados a diésel. Adicionalmente, si bien la NOM 044 no regula las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), los motores que se produzcan a partir de dicho año-modelo para circulación en México serán mucho más eficientes que aquéllos que se producen para cumplir con la norma actual. Para aprovechar este impulso y reducir aún más las emisiones de GEI, el ARB considera recomendable que SEMARNAT contemple, en el corto plazo, la adopción de normas de emisión de GEI en vehículos pesados que ya se están implementando en Estados Unidos. En 2008, California fue el primer estado de la Unión Americana que puso en práctica estándares de emisión de GEI para vehículos pesados, siendo ésta una de las primeras acciones de nuestro Programa de Protección Climática. Creemos firmemente que, en esta coyuntura, México puede beneficiarse considerablemente con las opciones eficientes que se encuentran en el mercado y que conllevan ahorros económicos sustanciales y reducciones importantes en el consumo de combustible.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>No obstante lo anterior, la SEMARNAT considera las palabras del promovente.</p>
<p><b>28</b></p>	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p>De la misma manera, coincidimos plenamente con el enfoque normativo de SEMARNAT de establecer límites de emisión análogos a los de los estándares EPA 2010 y Euro VI, lo que representa una reducción muy importante de emisiones en comparación con los límites vigentes, basados en los estándares EPA 2004 y EURO IV.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>

<p><b>29</b></p>	<p><b>Comentario3.</b></p> <p>La experiencia que se ha tenido con estos nuevos estándares en Estados Unidos y Europa demuestra que los límites son costo-efectivos y pueden cumplirse en la práctica utilizando las más recientes tecnologías de control de emisiones. Por lo tanto, el ARB considera que los fabricantes podrán cumplir en 2018, de manera expedita, con las modificaciones propuestas para la NOM 044.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>30</b></p>	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p>En California seguimos avanzando para reducir más las emisiones de los motores pesados a diésel. Además de los estándares federales, en este estado publicamos los denominados Estándares Opcionales de Baja Emisión de NO<sub>x</sub> (Optional Low NO<sub>x</sub>) que tendrán como resultado que las emisiones de NO<sub>x</sub> disminuyan entre 50 y 90 por ciento con respecto a los límites de la norma EPA 2010. Actualmente el ARB y otras organizaciones desarrollamos proyectos de investigación que nos permitan definir la ruta tecnológica a seguir en equipos de control de emisiones para reducir aún más las emisiones de GEI y NO<sub>x</sub>. Los avances que hemos observado en este proceso refuerzan nuestra convicción de que los límites de emisión propuestos para 2018 en la NOM 044 son fácilmente asequibles. Asimismo, subrayan el potencial que tiene México para que, en esfuerzos normativos subsiguientes, SEMARNAT proponga y publique límites de emisión que protejan más la salud de la población. En este sentido, estamos en la mejor disposición de compartir los avances que hemos logrado a este respecto y sobre cualquier otro tema que pueda contribuir a generar políticas públicas sobre camiones limpios en México.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
<p><b>31</b></p>	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p>Alinear la NOM-044 con los estándares de Estados Unidos y Europa vigentes contribuirá también a minimizar los recursos necesarios para la certificación y el cumplimiento, tanto para México como para los fabricantes de motores y vehículos. Con este objetivo, apoyamos la decisión de limitar las opciones de certificación de chasis a aquéllas previstas en los estándares EPA 2010 o Euro VI, una vez que concluya el requisito de certificación de motores para los productos que cumplan con los estándares EPA 2004 o Euro IV. En el caso de vehículos ligeros, las normas Tier III y California LEV III recientemente adoptadas en Estados Unidos extienden la</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>No obstante lo anterior, se señala que en el numeral 5.2 se establece que los vehículos nuevos equipados con motor a diesel tendrán una alternativa para el cumplimiento de los estándares 1B o 2B. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares 3B o 4B, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.2.1 o 5.2.4, según corresponda; lo anterior, a fin de demostrar que los vehículos pesados nuevos a diesel cumplen con los límites máximos permisibles, según corresponda.</p>

	certificación de chasis para vehículos completos con peso bruto vehicular de hasta 14 mil libras (6,350 kg) e incluyen límites de emisión más estrictos que la propuesta actual de NOM-044.	
<b>32</b>	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p>Una vez que entren en vigor las modificaciones propuestas a la NOM-044, recomendamos que SEMARNAT, más allá de la certificación de emisiones, se cerciore de que los motores, una vez que entren en circulación, operen como se esperaba que lo hicieran. Por ejemplo, pueden auditarse los motores en producción para asegurarse que los controles de emisión, incluido el sistema de diagnóstico a bordo, están diseñados y funcionan como fueron representados en el proceso de certificación. Esto ayudaría a asegurar que los beneficios esperados de los nuevos límites se materialicen. Asimismo, el ARB considera necesario que SEMARNAT trabaje en conjunto con los fabricantes de motores para garantizar que cualquier cambio en los vehículos producidos que impacte las emisiones y que tenga como consecuencia “recalls” o campañas de servicio en Estados Unidos o Europa, se divulguen inmediatamente en México y se apliquen a los mismos motores.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>No obstante lo anterior, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales señala que llevará a cabo las acciones normativas pertinentes respecto de la actualización de los instrumentos a través de los cuales se regulan las emisiones contaminantes a la atmósfera provenientes de los vehículos pesados en circulación que utilizan diésel como combustible.</p>
<b>33</b>	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p>La tecnología de postratamiento que se utiliza para cumplir con EPA 2010 y Euro VI requiere que se utilice diésel de ultra bajo azufre (con menos de 15 partes por millón de azufre). En este tenor, celebramos los esfuerzos que México hace para asegurar que el combustible disponible cumpla con las especificaciones de ultra-bajo azufre en 2018. Ampliar la disponibilidad de este combustible antes de 2018 permitiría que se reduzcan las emisiones de partículas y óxidos de nitrógenos de todos los motores a diésel en México, incluso los que se encuentran en circulación, independientemente de su antigüedad o su estado físico. Ahora bien, el ARB apoya que la propuesta sea flexible y se plantee evaluar la disponibilidad de combustible en enero de 2017 y ajustar la fecha de cumplimiento de los nuevos límites conforme sea necesario, pero no consideramos que la experiencia de Estados Unidos demuestre que el cumplimiento con los nuevos límites requiera que la totalidad del diésel que se venda en México sea de ultra-bajo azufre en 2018. Por el contrario, precisamente por esta experiencia sabemos que es razonable que entren en vigor los límites más estrictos y, a la vez, se de un período de transición en el que coexistan el diésel de ultra-bajo azufre y el diésel con alto contenido de azufre. Esto es posible siempre y cuando el diésel de ultra-bajo azufre esté ampliamente disponible y los dueños y</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales reconoce la importancia de contar con el diesel de contenido ultra-bajo de azufre; razón por la que colaborará, en función de sus facultades y atribuciones, con el sector energético del Gobierno de la República, a fin de procurar que el cumplimiento de los nuevos estándares B sea exigible a partir de enero de 2018.</p>

	<p>operadores sean conscientes de que el uso, continuo y prolongado, de combustible de alto contenido de azufre puede reducir la eficiencia y disminuir la vida útil de los sistemas avanzados de control de emisiones del motor.</p>	
<b>34</b>	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p>Agradezco mucho su atención a estos puntos. En el ARB estamos a sus órdenes en caso de que requiera información adicional o aclaraciones sobre los temas tratados en este oficio. De ser necesario, le solicito atentamente se sirva contactar al Dr. Alberto Ayala, Oficial Ejecutivo Adjunto de este Consejo, al teléfono +1 916.322.2892 o al correo electrónico aayala@arb.ca.gov. No está de más comentarle que estamos orgullosos de nuestra colaboración con la SEMARNAT y con otras instancias del gobierno mexicano para avanzar en programas que son de beneficio mutuo por la reducción tanto de contaminantes criterio como de GEI provenientes de vehículos de motor y de otras fuentes.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>No obstante lo anterior, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) considera las palabras del promovente.</p>



**PROMOVENTE: ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), RECIBIDO EL 13 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
35	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><i>Eliminar “Se excluye a los motores re-manufacturados”.</i></p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>El campo de Aplicación debe delimitar a qué si aplica la NOM; indicar exclusiones es un despropósito de un documento de ésta naturaleza que en algún momento podría inducir al error o malinterpretación; de surgir una situación así, se estaría creando una situación desfavorable para la industria formal y legalmente establecida.</p> <p>Por otra parte, en concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Debido a que es claro que los motores re-manufacturados son distintos a los motores nuevos, además de que no es necesario efectuar dicha exclusión, se elimina la última la parte del Campo de Aplicación, para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Además, tomando en cuenta la justificación proporcionada por el comentarista, se incluye, entre comas, el texto “en todo el territorio nacional”, después del término “observancia obligatoria”.</p> <p>Cabe señalar que para que exista consistencia en todo el documento, si en los párrafos correspondientes no aparece el título completo del instrumento normativo, el texto “norma oficial mexicana” aparecerá en letras minúsculas.</p> <p>Por lo tanto, el Campo de Aplicación queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta norma oficial mexicana es de observancia obligatoria, <b>en todo el territorio nacional</b>, para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>
36	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p>NUEVO</p> <p><b>PROPUESTA</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Dado que es necesaria la inclusión de este concepto y que es clara la redacción que propone el promovente, se incluye la definición de Motor nuevo en el capítulo correspondiente, por lo que, el nuevo numeral 4.19 queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Debe decir:</b></p>

	<p><b>Motor nuevo: es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de componente alguno después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.</b></p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>Agregar la definición otorga mayor claridad al texto de la Norma y abona certidumbre jurídica a la misma.</p>	<p>(Nuevo)</p> <p><b>4.19 Motor nuevo:</b> es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de componente alguno después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.</p>
<p>37</p>	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>4.4 Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental:</b> es un documento que expide la PROFEPA de validez oficial por medio del cual se hace constar que los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con motor a diesel con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, que la industria automotriz fabrica e importa para su comercialización en el territorio nacional cumplen con los límites máximos permisibles señaladas en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>4.4 Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental:</b> es un documento que expide la PROFEPA de validez oficial por medio del cual se hace constar que los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con motor <b>nuevo</b> a diesel con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, que la industria automotriz fabrica e importa para su comercialización en el territorio nacional cumplen con los límites máximos permisibles señaladas en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 4.4 se modifica para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Cabe señalar que para que exista consistencia en todo el instrumento, si en los párrafos correspondientes no aparece el título completo del instrumento normativo, el texto “norma oficial mexicana” aparecerá en letras minúsculas.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.4 Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental:</b> es un documento que expide la PROFEPA de validez oficial por medio del cual se hace constar que los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con motor a diesel con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, que la industria automotriz fabrica e importa para su comercialización en el territorio nacional cumplen con los límites máximos permisibles señaladas en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>4.4 Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental:</b> es un documento que expide la PROFEPA de validez oficial por medio del cual se hace constar que los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con motor <b>nuevo</b> a diesel con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, que la industria automotriz fabrica e importa para su comercialización en el territorio nacional cumplen con los límites máximos permisibles señaladas en la presente <b>norma oficial mexicana</b>.</p>
<p>38</p>	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral que introduce al país uno o más vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos nuevos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral que introduce al país uno o más vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos nuevos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 4.15 se modifica y queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral que introduce al país uno o más vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos nuevos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>4.15 Importador:</b> persona física o moral que introduce al país</p>

	<p>legales aplicables en el territorio nacional.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>uno o más vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.</p>
39	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>4.22 Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD):</b> sistemas instalados en los motores a diesel o en las unidades que utilizan tales motores, incluyendo el sistema de post-tratamiento. Los sistemas permiten identificar y registrar las fallas de operación de los componentes del tren motriz y sistema de post-tratamiento que afectan a las emisiones, informan sobre la ocurrencia de estas fallas mediante un sistema de alerta, identifican la causa probable de la falla y almacenan esta información en la memoria del sistema.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>4.22 Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD):</b> sistemas instalados en los motores a diesel o en <b>los vehículos nuevos</b> que utilizan tales motores, incluyendo el sistema de post-tratamiento. Los sistemas permiten identificar y registrar las fallas de operación de los componentes del tren motriz y sistema de post-tratamiento que afectan a las emisiones, informan sobre la ocurrencia de estas fallas mediante un sistema de alerta, identifican la causa probable de la falla y almacenan esta información en la memoria del sistema.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se sustituye “las unidades” por “los vehículos nuevos” ya que, de no ser así, se introducirá un concepto más.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que la exigencia de que se cuente con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD) no será exclusivo para los vehículos nuevos, no se incluirá esta última palabra.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con la finalidad de ser consistente a lo largo de la nueva versión de la NOM-044, el término “las unidades” se sustituye por el de “los vehículos”; por lo tanto, el nuevo numeral 4.24, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.22 Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD):</b> sistemas instalados en los motores a diesel o en las unidades que utilizan tales motores, incluyendo el sistema de post-tratamiento. Los sistemas permiten identificar y registrar las fallas de operación de los componentes del tren motriz y sistema de post-tratamiento que afectan a las emisiones, informan sobre la ocurrencia de estas fallas mediante un sistema de alerta, identifican la causa probable de la falla y almacenan esta información en la memoria del sistema.</p> <p><b>Debe decir:</b> <b>(Antes 4.22, ahora 4.24)</b></p> <p><b>4.24 Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD):</b> sistemas instalados en los motores a diesel o en <b>los vehículos</b> que utilizan tales motores, incluyendo el sistema de post-tratamiento. Los sistemas permiten identificar y registrar las fallas de operación de los componentes del tren motriz y sistema de post-tratamiento que afectan a las emisiones, informan sobre la ocurrencia de estas fallas mediante un sistema de alerta, identifican la causa probable de la falla y almacenan esta información en la memoria del sistema.</p>
40	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no le es aplicable a quienes en su caso se catalogarían como distribuidores y clientes finales, no se acepta tal incorporación. De igual forma, se señala que la autoridad ambiental del Gobierno de la República no tendría forma de determinar que los vehículos no</p>

	<p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo ó vehículo nuevo: vehículo automotor con kilometraje máximo de 5,000 kilómetros y que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional, ni en su lugar de origen por el fabricante, importador o distribuidor al cliente final.</b></p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>Se modifica redacción para dar mayor claridad y precisión al objeto de la Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>fueron enajenados por primera vez en su lugar de origen, aunado a que tampoco cuenta con las facultades o atribuciones para poder comprobar ese tipo de acciones.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con la finalidad de que exista consistencia entre los textos de las definiciones de los conceptos que son coincidentes en otros instrumentos normativos asociados a fuentes móviles, tanto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como de otras Dependencias del Gobierno Federal, la definición de vehículo automotor nuevo, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>Debe decir:</b> <b>Antes 4.24, ahora 4.26</b></p> <p><b>4.26 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje de hasta 5,000 kilómetros y con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.</p>
<p>41</p>	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.2 VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS EQUIPADOS CON MOTOR A DIESEL</b></p> <p>Los vehículos nuevos equipados con motor a diesel tendrán una alternativa al cumplimiento de los estándares 1B o 2B. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares 3B o 4B, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.2.1 o 5.2.4, según corresponda.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.2 VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS EQUIPADOS CON MOTOR A DIESEL</b></p> <p>Los vehículos nuevos equipados con motor <i>nuevo</i> a diesel tendrán una alternativa al cumplimiento de los estándares 1B o 2B. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares 3B o 4B, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.2.1 o 5.2.4, según corresponda.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.2 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.2 VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS EQUIPADOS CON MOTOR A DIESEL</b></p> <p>Los vehículos nuevos equipados con motor a diesel tendrán una alternativa al cumplimiento de los estándares 1B o 2B. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares 3B o 4B, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.2.1 o 5.2.4, según corresponda.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.2 VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS EQUIPADOS CON MOTOR A DIESEL</b></p> <p>Los vehículos nuevos equipados con motor <b>nuevo</b> a diesel tendrán una alternativa al cumplimiento de los estándares 1B o 2B. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares 3B o 4B, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.2.1 o 5.2.4, según corresponda.</p>

	En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevo”.	
42	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.2.1</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg (o su equivalente de 8,500 libras hasta 14,000 libras), podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba FTP 75, establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, como alternativa para cumplir con el estándar 1B. En este caso, los vehículos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.2.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.2.1</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg (o su equivalente de 8,500 libras hasta 14,000 libras), podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba FTP 75, establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, como alternativa para cumplir con el estándar 1B. En este caso, los vehículos <b>nuevos</b> deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.2.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.2.1 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.2.1</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg (o su equivalente de 8,500 libras hasta 14,000 libras), podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba FTP 75, establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, como alternativa para cumplir con el estándar 1B. En este caso, los vehículos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.2.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.2.1</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg (o su equivalente de 8,500 libras hasta 14,000 libras), podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba FTP 75, establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, como alternativa para cumplir con el estándar 1B. En este caso, los vehículos <b>nuevos</b> deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.2.</p>
43	<p><b>Comentario 9.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.2.4</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba NCEP, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea como alternativa para cumplir con el estándar 2B. En este caso, los vehículos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.5.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.2.4</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba NCEP, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea como alternativa para cumplir con el estándar 2B. En este caso, los vehículos <b>nuevos</b> deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.5.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.2.4 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.2.4</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba NCEP, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea como alternativa para cumplir con el estándar 2B. En este caso, los vehículos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.5.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.2.4</b> Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el ciclo de prueba NCEP, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea como alternativa para cumplir con el estándar 2B. En este caso, los</p>

	<p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>vehículos <b>nuevos</b> deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 5.2.5.</p>
<p><b>44</b></p>	<p><b>Comentario 10.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.2.5</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NO<sub>x</sub>), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor a diesel, se indican en la Tabla 4.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.2.5</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NO<sub>x</sub>), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor <b>nuevo</b> a diesel, se indican en la Tabla 4.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevo”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.2.5 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.2.5</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NO<sub>x</sub>), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor a diesel, se indican en la Tabla 4.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.2.5</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NO<sub>x</sub>), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor <b>nuevo</b> a diesel, se indican en la Tabla 4.</p>
<p><b>45</b></p>	<p><b>Comentario 11.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.3 EMISIONES DEL CÁRTER</b></p> <p>Las emisiones provenientes del cárter del motor a diesel y de los vehículos automotores nuevos que los incorporen objeto de esta norma, no deberán liberarse directamente a la atmósfera, con las excepciones establecidas a continuación:</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.3 EMISIONES DEL CÁRTER</b></p> <p>Las emisiones provenientes del cárter del motor <b>nuevo</b> a diesel y de los vehículos automotores nuevos que los incorporen objeto de esta norma, no deberán liberarse directamente a la atmósfera, con las excepciones establecidas a continuación:</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevo”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.3 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.3 EMISIONES DEL CÁRTER</b></p> <p>Las emisiones provenientes del cárter del motor a diesel y de los vehículos automotores nuevos que los incorporen objeto de esta norma, no deberán liberarse directamente a la atmósfera, con las excepciones establecidas a continuación:</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.3 EMISIONES DEL CÁRTER</b></p> <p>Las emisiones provenientes del cárter del motor <b>nuevo</b> a diesel y de los vehículos automotores nuevos que los incorporen objeto de esta norma, no deberán liberarse directamente a la atmósfera, con las excepciones establecidas a continuación:</p>

<p>46</p>	<p><b>Comentario 12.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.3.1</b> Los motores equipados con turbocompresores, bombas o compresores de sobrealimentación para la admisión de aire, podrán liberar emisiones del cárter a la atmósfera sólo si estas emisiones se suman a las emisiones de los gases de la combustión durante las pruebas de certificación de emisiones, bien sea matemáticamente o físicamente. Las emisiones que resulten deberán cumplir con lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.3.1</b> Los motores <i>nuevos</i> equipados con turbocompresores, bombas o compresores de sobrealimentación para la admisión de aire, podrán liberar emisiones del cárter a la atmósfera sólo si estas emisiones se suman a las emisiones de los gases de la combustión durante las pruebas de certificación de emisiones, bien sea matemáticamente o físicamente. Las emisiones que resulten deberán cumplir con lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.3.1 se modifica, para quedar de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.3.1</b> Los motores equipados con turbocompresores, bombas o compresores de sobrealimentación para la admisión de aire, podrán liberar emisiones del cárter a la atmósfera sólo si estas emisiones se suman a las emisiones de los gases de la combustión durante las pruebas de certificación de emisiones, bien sea matemáticamente o físicamente. Las emisiones que resulten deberán cumplir con lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.3.1</b> Los motores <b>nuevos</b> equipados con turbocompresores, bombas o compresores de sobrealimentación para la admisión de aire, podrán liberar emisiones del cárter a la atmósfera sólo si estas emisiones se suman a las emisiones de los gases de la combustión durante las pruebas de certificación de emisiones, bien sea matemáticamente o físicamente. Las emisiones que resulten deberán cumplir con lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2.</p>
<p>47</p>	<p><b>Comentario 13.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>5.5.1</b> En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>5.5.1</b> En el caso de los vehículos <i>automotores nuevos</i> que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 5.5.1 se modifica, para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Cabe señalar que como el Comentario No.56 se calificó como Parcialmente Procedente, el texto del numeral 5.5.1, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>5.5.1</b> En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>5.5.1</b> En el caso de los vehículos <b>automotores nuevos</b> que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar</p>

	<p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “automotores nuevos”.</p>	<p>que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. <b>En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.</b></p>
<p>48</p>	<p><b>Comentario 14.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>6.1</b> El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental debe obtenerse 30 días antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>6.1</b> El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental debe obtenerse 30 días antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores <b>nuevos</b>.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que el texto propuesto por el promovente implicaría un problema de redacción, esta parte del comentario se considera no procedente.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con la finalidad, no sólo de ser consistente a lo largo de la nueva versión de la NOM-044, sino también de asegurar que motores nuevos sean incorporados en vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, el numeral 6.1 queda como de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>6.1</b> El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental debe obtenerse 30 días antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p>El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental lo expedirá la PROFEPA.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>6.1</b> El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental debe obtenerse 30 días antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857</p>



		<p>kilogramos equipados con <b>motores nuevos a diesel</b>.</p> <p>El Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental lo expedirá la PROFEPA.</p>
<p><b>49</b></p>	<p><b>Comentario 15.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p><b>a.</b> Solicitud en escrito libre;</p> <p><b>b.</b> Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p><b>c.</b> Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>d.</b> Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p><b>I.</b> Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p><b>II.</b> Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanuda al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p> <p>El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.</p> <p>Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala, por un lado, que para ser consistentes en todo el documento, el término que se utilizará será el de vehículo automotor nuevo, en lugar del de vehículo nuevo y, por otro lado, se indica que en lo referente a que los certificados NOM serán otorgados a motores nuevos y a vehículos nuevos equipados con motores nuevos está contemplado en el numeral 6.1, aunque el texto correspondiente esté redactado de manera diferente; además, en el numeral 6.2 se explica el procedimiento para la obtención del Certificado NOM; razón por la que tales puntos de este comentario se consideran no procedentes.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 6.2 se modifica, para quedar como se menciona a continuación.</p> <p>Cabe mencionar que debido a que el Comentario No. 57, también resultó ser parcialmente procedente, el nuevo numeral 6.2 queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p><b>a.</b> Solicitud en escrito libre;</p> <p><b>b.</b> Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p><b>c.</b> Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>d.</b> Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p><b>I.</b> Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p><b>II.</b> Certificado emitido por los Organismos de Certificación</p>

<p>Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p><b>a.</b> Solicitud en escrito libre;</p> <p><b>b.</b> Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p><b>c.</b> Especificaciones técnicas del motor <b>nuevo</b> a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los <b>vehículos nuevos</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>d.</b> Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p><b>I.</b> Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p><b>II.</b> Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p> <p>El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.</p> <p><b>Los certificados NOM sólo serán otorgados a motores nuevos y a vehículos nuevos equipados con motores nuevos.</b></p> <p>Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>En concordancia de redacción se inserta la palabra “nuevos”; asimismo se sustituye “las unidades” por “los vehículos nuevos” ya que, de no ser así, se introduciría un concepto más.</p> <p>Hacia el final del inciso se agrega condicionante más que no pretende otra cosa más que redondear el campo de aplicación y alcance de ésta Norma.</p>	<p>correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p> <p>El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.</p> <p>Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p><b>a.</b> Solicitud en escrito libre;</p> <p><b>b.</b> Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p><b>c.</b> Especificaciones técnicas del motor <b>nuevo</b> a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los <b>vehículos automotores nuevos</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>d.</b> Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p><b>I.</b> Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p><b>II.</b> Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación</p> <p>En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento de los sistemas OBD y de control de NO<sub>x</sub> exigibles para los estándares B contemplados en la presente norma oficial mexicana, el fabricante o importador remitirá documentos complementarios, siempre y cuando a través de ellos se demuestre que se cumple con dichos sistemas; estos</p>
--	---

		<p>documentos deberán estar firmados por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.</p> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.</p> <p>En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.</p> <p>Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue aceptada y responderá al interesado su resolución en apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.</p>
--	--	--

**PROMOVENTE: HEALTH EFFECTS INSTITUTE (HEI), RECIBIDO EL 13 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
50	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>Por medio de la presente, me complace enviarle los comentarios de este instituto sobre las modificaciones propuestas a la norma de emisiones para motores y vehículos pesados a diésel (PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014). Este proyecto de norma ofrece una oportunidad sin precedentes de mejorar dramáticamente la calidad del aire en ciudades mexicanas, por lo que juzgamos pertinente compartir con usted los datos más recientes con que contamos sobre los beneficios que serán posibles por esta norma, particularmente el extraordinario desempeño ambiental de los motores y la reducción de sus impactos en la salud.</p> <p>El Instituto de Efectos en la Salud (HEI, por sus siglas en inglés) es un organismo independiente sin fines de lucro financiado conjuntamente por el gobierno y la industria para llevar a cabo estudios y análisis científicos fidedignos y de alta calidad sobre la contaminación del aire y la salud, que sirvan como base para la toma de decisiones sobre la calidad del aire. Para asegurar la independencia de nuestros estudios, los patrocinadores del instituto no participan en la selección, supervisión o revisión de los mismos y los reportes del HEI no necesariamente representan sus opiniones sobre los temas que tratan. Entre los estudios más importantes que hemos realizado se encuentra el emblemático <i>Estudio de Salud y Contaminación del Aire en Latinoamérica</i> (ESCALA) – llevado a cabo por científicos de México, Brasil y Chile – para analizar los impactos en la salud de la contaminación atmosférica en ciudades latinoamericanas.</p> <p>El HEI tiene una larga historia en estudios de investigación sobre los motores a diésel, sus emisiones, toxicología y efectos en la salud humana. Recientemente finalizamos la más completa evaluación jamás realizada sobre la exposición de largo plazo a emisiones provenientes del escape de motores diésel con nueva tecnología (NTDE, por sus siglas en inglés). Es decir, evaluamos motores pesados a diésel que cumplen con los estándares EPA 2007-2010 y que requieren combustible de ultra-bajo contenido de azufre, filtros de partículas y controles avanzados de emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>).</p> <p>Esta evaluación, que denominamos Estudio Colaborativo Avanzado de Emisiones (<i>Advanced Collaborative Emissions Study – ACES</i>), comprendió la caracterización detallada de las emisiones de cuatro motores pesados a diésel (Clase 8) que cumplen con los estándares EPA 2007 (Fase 1) y tres motores Clase 8 que cumplen con los estándares EPA 2010 (Fase 2). Todas las pruebas de emisiones se realizaron de acuerdo con un ciclo de prueba muy riguroso, más estricto incluso que el ciclo FTP de Estados Unidos, que consta de ciclos de manejo urbano y rural basados en datos empíricos de más de ochenta vehículos Clase 8.</p> <p>Los resultados de ambas fases de este proyecto muestran los impresionantes beneficios que se pueden obtener cuando se</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>La SEMARNAT considera las palabras y tomará en cuenta la información proporcionada por el promovente.</p>

	<p>aplican normas similares al proyecto de norma en comento. En particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las pruebas de la fase 1 de los motores que cumplen con los estándares de 2007 dieron como resultado reducciones sustanciales en la masa (98%) y el número de partículas emitidas (entre 90 y 99%) en comparación con motores a diésel tradicionales (TDE, por sus siglas en inglés). Asimismo, se eliminaron la mayor parte del carbono negro y el carbono orgánico en las emisiones y disminuyeron más de 90% las emisiones de tóxicos, incluidos muchos compuestos carcinogénicos, cuyas concentraciones ahora se encuentran por debajo de los límites de detección<sup>1</sup>.</li> <li>- En las pruebas de la fase 2 sobre motores que cumplen con los estándares de 2010 se observó que las emisiones de casi todos los contaminantes se redujeron aún más: la masa de partículas disminuyó 70% y las emisiones de NOx e hidrocarburos decrecieron más de 90% en comparación con los niveles registrados en motores 2007<sup>2</sup>.</li> </ul>	
<p><b>51</b></p>	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p>En fechas recientes también concluimos un exhaustivo estudio de salud a largo plazo con animales expuestos a las NTDE durante un máximo de 30 meses (fase 3 del ACES). En enero de 2015, publicamos los resultados de un estudio en animales de laboratorio expuestos a las emisiones de un motor que cumple cabalmente con el estándar EPA 2007. El estudio consistió en exponer ratas de laboratorio a dichas emisiones durante 80 horas a la semana por un máximo de 30 meses. En el estudio ACES se encontró que la exposición prolongada no causó cáncer de pulmón ni cambios pre-cancerosos en los pulmones, en contraste con estudios previos sobre los impactos en la salud de motores más antiguos. Se observaron algunos cambios leves en los pulmones, congruentes con la exposición prolongada al bióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), que es un componente de las NTDE que se ha reducido notablemente en motores año-modelo 2010 y posteriores, que cumplen con la normatividad estadounidense.</p> <p>El estudio, cuya descripción detallada se encuentra en el reporte HEI Research Report 184:</p> <p>Advanced Collaborative Emissions Study: Lifetime Cancer and Non-Cancer Assessment in Rats Exposed to New-Technology Diesel Exhaust (ACES 20153), fue realizado por el Dr. Jacob D. McDonald y sus colegas del Instituto de Investigaciones Respiratorias Lovelace (Lovelace Respiratory Research Institute) en Albuquerque, Nuevo México. Se sometió a un estricto proceso de revisión por un panel de expertos, cuyos miembros no formaron parte del equipo de investigadores que realizó el estudio. En sus comentarios oficiales al estudio, el panel de expertos concluyó:</p> <p>En general, estos resultados indican que las ratas expuestas por hasta 30 meses a uno de los tres niveles de las NTDE provenientes de un motor que cumple con el estándar EPA</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>La SEMARNAT considera las palabras y tomará en cuenta la información proporcionada por el promovente.</p>

	<p>2007, durante 16 horas al día, cinco días a la semana, con un ciclo de prueba demandante en el motor que refleja mejor la operación real de un motor moderno que los ciclos usados en estudios previos, mostraron pocos efectos biológicos relacionados con la exposición a NTDE. En contraste con los resultados obtenidos en ratas expuestas de manera crónica a las TDE, no se observó inducción de tumores o cambios pre-neoplásicos en el pulmón ni aumento de tumores que se considere estuvieran asociados con las NTDE en ningún otro tejido. Los efectos que se observaron con las NTDE se limitaron al tracto respiratorio y fueron leves y se observaron, en general, solamente en el nivel de exposición más alto. Estos cambios histológicos en los pulmones fueron congruentes con resultados de estudios previos en ratas expuestas a largo plazo a NO<sub>2</sub> – un componente principal de la atmósfera de exposición cuyas emisiones se reducen aún más en los motores que cumplen con el estándar EPA 2010.</p>	
<p><b>52</b></p>	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b><i>Implicaciones para la NOM 044 y otras acciones para reducir las emisiones.</i></b></p> <p>La eliminación del riesgo de cáncer con estos nuevos motores a diésel para vehículos pesados es una muy buena noticia que resalta la importancia de que México pueda contar con combustibles con mucho menos contenido de azufre y con límites de emisión de la NOM 044 equivalentes a los de los estándares EPA 2010 y Euro VI. Los motores que se comercializan y circulan actualmente en México, que tienen emisiones más altas y causan mayores impactos en la salud, estarán en circulación por mucho tiempo, por lo que es esencial que entren al mercado, lo más pronto posible, motores sustancialmente más limpios y más seguros. Esto muy probablemente redundará en la disminución de la contaminación del aire por partículas, especialmente en comunidades que se encuentran cerca de carreteras, y por carbono negro en la atmósfera, así como en mejoras importantes en la salud pública.</p> <p>Estos resultados también dan elementos para que México actualice las normas de emisiones de vehículos ligeros lo más pronto posible, de manera que se pongan a la par de los estándares EPA Tier 3/LEV III vigentes en Estados Unidos.</p> <p>Felicitemos a SEMARNAT por proponer estas nuevas disposiciones para proteger la salud y el medio ambiente. Nos ponemos a sus órdenes para responder cualquier duda o proporcionar información adicional sobre estos temas. En caso necesario, sírvase contactarme mediante correo electrónico (dgreenbaum@healtheffects.org), por teléfono (+1 617 488 2331) o en la dirección postal indicada en el membrete. También puede consultar nuestra página <a href="http://www.healtheffects.org">www.healtheffects.org</a>.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diésel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p> <p>Por otro lado y dado que la evolución de las tecnologías se efectúa a la par de la mejora en la calidad de los combustibles, siendo el segundo tema coordinado por otra Dependencia del Gobierno de la República, en el futuro se buscará una mayor coordinación entre las sectores ambiental y energético, a fin de poder exigir el cumplimiento de límites máximos permisibles todavía más estrictos.</p> <p>Finalmente, se indica que la SEMARNAT tiene contemplado realizar las acciones normativas necesarias para actualizar los instrumentos mediante los cuales se regulan la emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de fuentes móviles con características distintas a las que corresponden a los vehículos a los cuales les aplica la NOM-044.</p> <p>Por último, la SEMARNAT considera las palabras del promovente.</p>

PROMOVENTE: ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ (AMIA), RECIBIDO EL 15 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
53	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>4. DEFINICIONES</b></p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p><b>Diesel de ultra bajo contenido de azufre (UBA).</b>- combustible diesel que presenta una concentración máxima de 10 partes por millón de azufre, así como otras características definidas en la Categoría 4 combustible diesel de la carta mundial de combustibles publicada en septiembre de 2013.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b></p> <p>Propuesta: Incluir definición relativa al combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre.</p> <p>Justificación:</p> <p>Para alcanzar los límites máximos permisibles de emisiones establecidos en las diferentes tablas incluidas en el proyecto de NOM, es necesario vincular el diseño del motor con la calidad y especificaciones de un combustible determinado. Lo anterior es válido, tanto para los límites máximos permisibles de la actual Norma NOM-044-SEMARNAT-2006, como para aquellos que se cumplirán al concretarse la modificación de la misma y para los estándares futuros, previstos a partir de 2018, o bien cuando se encuentre disponible el combustible.</p> <p>Derivado de lo anterior, consideramos indispensable indicar las características del combustible necesario para alcanzar los límites máximos permisibles incluidos en el proyecto de modificación en comento. Cabe señalar que, la disposición es vigente, tanto en la norma actual NOM-044-SEMARNAT-2006, como en otras normas como por ejemplo la actual NOM-042-SEMARNAT-2003. La referencia a la calidad de los combustibles no es solo una condición establecida en la regulación nacional. Las referencias a la calidad de los combustibles necesaria para alcanzar los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes, también se encuentran en las regulaciones de referencia incluidas en el numeral 8 del proyecto de norma (regulaciones de la Unión Europea y de los Estados Unidos de América).</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, si bien, en el caso de los vehículos pesados nuevos, los contaminantes que éstos emitirán a la atmósfera estarán directamente relacionados con el tipo de combustible que se utilizará para su funcionamiento, la norma oficial mexicana objeto del presente análisis no es el instrumento en el cual habría que incluir las características del diesel; esto, debido a que la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, Especificaciones de los combustibles fósiles para la protección ambiental, aún es aplicable.</p> <p>Además, debido a que el término “Diesel de ultra bajo contenido de azufre (UBA)”, no necesariamente aparecerá en la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país y que ahora está a cargo de otra Dependencia del Gobierno Federal, no se incorporará la definición correspondiente, con base en las atribuciones y facultades actuales de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con el objeto de brindar certeza a los sujetos regulados respecto de la disponibilidad del diésel automotriz dentro del territorio nacional y bajo el entendido que ahora otra Dependencia del Gobierno de la República es quien ahora lidera lo referente a la regulación en torno a la calidad de los combustibles, el artículo Transitorio Tercero, se modifica para quedar como se indica a continuación.</p> <p>Además, con base en información proporcionada por Petróleos Mexicanos en el mes de mayo del año en curso, mediante la cual se comunica que para el mes de septiembre de 2015, cerca del 90% del volumen de diésel con ultra-bajo contenido de azufre (UBA) que se consume en México, será producido en las refinerías existentes en el país, mientras que el 10% restante provendrá de importación; también se efectúa un ajuste en el texto correspondiente.</p> <p>Es oportuno mencionar que, debido a que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para el año 2016, habrá dejado de tener competencia directa respecto de la calidad de los combustibles, también se llevan a cabo las precisiones correspondientes.</p> <p>Derivado de lo anterior y a que la Respuesta al Comentario No. 58 se calificó como Parcialmente Procedente, el artículo Transitorio Tercero, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>TERCERO.</b> En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido</p>

		<p>de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>TERCERO A. Máximo un año después</b> de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el <u>primer trimestre del año 2017</u>, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá <u>12 meses</u>, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.</p> <p><b>TERCERO B. Seis meses</b> después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el <u>último trimestre del año 2016</u>, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá <u>24 meses</u>, contados a partir del 01 de enero de 2018.</p>
54	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>4.16 Masa de Referencia:</b> la masa del vehículo en orden de marcha restándole la masa uniforme de un conductor de 75 kg y</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Debido a que el término “masa del vehículo en orden de marcha” se encuentra dentro de la definición de “Masa de Referencia” y para que ésta sea comprendida totalmente, se incluye una nueva definición.</p>



<p>sumándole una masa uniforme de 100 kg.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p><b>4. XX Masa del vehículo en orden de marcha:</b> se refiere al peso del vehículo con fluidos al cien por ciento, al que se le agrega la masa uniforme del conductor de 75 kg.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b> Comentario: Con la finalidad de evitar ambigüedades se solicita incluir la definición correspondiente al concepto de masa del vehículo en orden de marcha.</p>	<p>Cabe mencionar que, dada esta inserción, la numeración se recorre a partir del punto No. 4.17</p> <p><b>Debe decir: (Nuevo)</b></p> <p><b>4.17 Masa del vehículo en orden de marcha:</b> se refiere al peso del vehículo con fluidos al cien por ciento, al que se le agrega la masa uniforme del conductor de 75 kg.</p>
<p>55 <b>Comentario 3.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>5. ESPECIFICACIONES</b></p> <p><b>5.2.2</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX), hidrocarburos no metano (HCNM) y partículas (Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg que integren motor a diesel, se indican en la Tabla 3.</p> <p>Tabla 3 ver anexo 1</p> <p><b>Notas</b></p> <p>1. g/km = gramos por kilómetro.</p> <p>2. <b>Estándar 3B.</b> Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.</p> <p><b>5.2.5</b> Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOX), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NOX), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor a diesel, se indican en la Tabla 4.</p> <p>Tabla 4 ver anexo 1</p> <p><b>Notas</b></p> <p>1. g/km = gramos por kilómetro.</p> <p>2. Número de partículas/Km: número de partículas por kilómetro.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que el estándar 3A propuesto tiene como referencia la regulación ULEV1 del estado de California de los Estados Unidos de América (EE.UU.A), para los vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3,857 y de hasta 6,350 kilogramos, asociados al método de prueba FTP, algunos de los valores proporcionados por el promovente no son coincidentes con los que se contemplan en dicha regulación, específicamente para el parámetro hidrocarburos no metano (HCNM).</p> <p>De igual forma, se indica que el valor obtenido para el límite máximo permisible asociado a los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), es distinto al que presenta el comentarista, aunque sí son del mismo orden de magnitud.</p> <p>Asimismo, el promovente reintroduce el parámetro formaldehído (HCHO), que es un hidrocarburo producto de la combustión y que se incluye en la regulación de los EE.UU.A; si bien, el formaldehído apareció en distintas versiones del anteproyecto de NOM en cuestión, en el proyecto de modificación publicado a consulta pública, en el Diario Oficial de la Federación, el 17 de diciembre de 2014, el HCHO ya no fue incorporado, debido a que se identificó que en los EE.UU.A., no se exige su cumplimiento, debido a que se trata de un compuesto que forma parte de los hidrocarburos no metano y, por ende, ese contaminante en particular, queda cubierto a través del parámetro HCNM.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Tomando en cuenta que en la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SEMARNAT-2012, Que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta, publicada, en el Diario Oficial de la Federación, el 27 de noviembre de 2012, se contemplaron desde el inicio de su vigencia, límites máximos permisibles (LMP) de emisión</p>

3. Estándar 4B. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.18.

### PROPUESTA

Ver Anexo 1

### JUSTIFICACIÓN

Comentario:

Las marcas asociadas a la AMIA que comercializan vehículos automotores nuevos objeto de este proyecto de norma con peso bruto vehicular superior a 3 857 y de hasta 6 350 kilogramos (8 500 a 14 000 libras) y, en su caso, aquellos de peso de referencia superior a 2 840 kilogramos, requieren y solicitan la aplicación de los métodos alternativos a los señalados en las tablas 1 y 2 del proyecto de norma, desde el momento en que el presente proyecto de modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006, entre en vigor y no como se propone a partir de 2018 o cuando exista la disponibilidad de diesel de ultra bajo contenido de azufre.

Los argumentos son los siguientes:

1.- La prueba para determinar las emisiones contaminantes provenientes de vehículos automotores nuevos en dinamómetro de chasis es utilizada tanto en los Estados Unidos, como en la Unión Europea, con la finalidad de comprobar el cumplimiento de las regulaciones ambientales. Lo anterior es así, debido a la equivalencia entre los resultados que se obtienen al emplear el método de prueba de banco de motores en comparación con la ejecución de la prueba en dinamómetro de chasis para vehículos automotores nuevos.

2.- Actualmente algunos corporativos de las marcas asociadas a la AMIA, han decidido que la prueba en dinamómetro de chasis será la única prueba que ejecutarán desde el corto plazo en adelante para los vehículos automotores nuevos objeto del Proyecto de norma. Lo anterior, dada la flexibilidad que tienen las regulaciones tanto americana como de la unión europea. En ese sentido, es importante que la autoridad ambiental de nuestro país, reconsidere la fecha de la aplicación de los estándares optativos señalados en el numeral 5.2 del Proyecto de Norma e incluya límites máximos permisibles equivalentes a aquellos que aplican actualmente en la NOM-044-SEMARNAT-2006, los cuales continuarán aplicando hasta que exista la disponibilidad del combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre. Para tal propósito, se han incluido las tablas del anexo 1 de este documento.

Consideramos que si la autoridad está de acuerdo en que el método de prueba en un dinamómetro de chasis puede reproducir las condiciones de manejo de un vehículo y su motor, tan fielmente como se ejecuta un procedimiento de prueba en un banco de motores como lo establece la norma actual, es

de contaminantes provenientes de vehículos automotores completos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 y hasta 6,356 kilogramos, cuyo cumplimiento se comprueba a través de la utilización del método de prueba comúnmente denominado dinamómetro de chasis, se determinó que, a fin de que exista consistencia entre estos dos instrumentos normativos, los cuales regulan vehículos nuevos con el mismo peso bruto vehicular, se incorpora el estándar A en la Tabla 3 de la presente norma oficial mexicana.

Cabe recordar que en el proyecto de modificación publicado a consulta pública, en el Diario Oficial de la Federación, el 17 de diciembre de 2014, la Tabla 3 y la Tabla 4 incluían, desde entonces, lo referente a la prueba mediante dinamómetro de chasis, por lo que solamente se está adelantando su aplicación y ahora será válido desde la entrada en vigor de la NOM-044-SEMARNAT-2015.

En el caso de la Tabla 3, en lo que corresponde al estándar 3 A, se realizaron algunos ajustes en los valores de NO<sub>x</sub> y partículas, ya que aún no existe plena disponibilidad de combustible con la calidad requerida en el territorio nacional para que se pueda hacer exigible el cumplimiento del estándar B de la Tabla 3.

Debido a los cambios en la Tabla 3, el Apéndice A también se modifica para que exista consistencia en todo el instrumento normativo.

Por otro lado, los parámetros y valores para el estándar 4 A, son los que corresponden el estándar Euro IV, por lo que existe congruencia con lo que se establece en el presente instrumento normativo.

Finalmente, se indica que, al incluir nuevas definiciones, la correspondiente al método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), ya no aparece en el numeral 4.18, sino en el 4.20, por lo que en las nuevas notas 3 y 4 de la Tabla 4 se realiza el ajuste correspondiente.

Por lo tanto, la Tabla 3 y la Tabla 4 de la NOM-044-SEMARNAT-2015, quedan de la siguiente manera:

Dice:

Tabla 3

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
			g/km <sup>(1)</sup>		
3B	3,857 – 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,450 – 6,350		0.249	0.143	0.012

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Estándar **3B**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por

indispensable incluir en la norma la disposición para que esa equivalencia y flexibilidad sea empleada por la industria a partir de que la modificación de la norma entre en vigor. Lo anterior, representa una especificación opcional a elección de la industria, es decir es un beneficio neto y no puede determinarse como un requerimiento adicional, sino como una extensión de un beneficio que servirá a la industria evitando una doble ejecución de pruebas, en el caso de aquellos corporativos que han decidido optar únicamente por la prueba en dinamómetro de chasis.

Propuesta:

Completar las tablas 3 (numeral 5.2.2) y 4 (numeral 5.2.5) del proyecto de modificación, con las propuestas de valores incluidos en el Anexo 1 de este documento.

Incluir en cada una de las tablas la nota correspondiente a la vigencia de los estándares 3A y 4A respectivamente.

la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.

**Tabla 4**

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Part
			g/km <sup>(1)</sup>				
<b>4B</b>	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x1011

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Número de partículas/Km: número de partículas por kilómetro.
3. **Estándar 4B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.18.

**Apéndice A Tabla de equivalencias en gramos por milla del estándar 3B**

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Peso bruto vehicular (lb) <sup>(1)</sup>	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
<b>3B</b> <sup>(2)</sup>	3,857 – 4,539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.2	0.195	0.02
	4,540 – 6,350	10,001 – 14,000		0.4	0.230	0.02

Notas:

1. lb = libra.
2. g/mi = gramos por milla.
3. **Estándar 3B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.

Debe decir:

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
			g/km <sup>(1)</sup>		

3A	3,857 – 4,539	FTP 75	0.311	0.121	0.037
	4,450 – 6,350		0.435	0.143	0.037
3B	3,857 – 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,450 – 6,350		0.249	0.143	0.012

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. **Estándar 3A.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar A equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.
3. **Estándar 3B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.

**Tabla 4**

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Part
			g/km <sup>(1)</sup>				Número/ kWh
4A	≤2,840	NCEP	0.74	0.39	0.46	0.06	No Aplica
4B	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x10 <sup>11</sup>

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Número de partículas/Km: número de partículas por kilómetro.
3. **Estándar 4A.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.20.
4. **Estándar 4B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.20.

**Apéndice A Tabla de equivalencias en gramos por milla de los estándares 3 Ay 3B**

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Peso bruto vehicular (lb) <sup>(1)</sup>	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
3A <sup>(2)</sup>	3,857 – 4,539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.5	0.195	0.059
	4,450 – 6,350	10,001 – 14,000		0.7	0.230	0.059
3B <sup>(2)</sup>	3,857 – 4,539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.2	0.195	0.02
	4,540 – 6,350	10,001 – 14,000		0.4	0.230	0.02

Notas:

1. lb = libra.
2. g/mi = gramos por milla.
3. **Estándar 3A.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.
4. **Estándar 3B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.

**56 Comentario 4.**

**DICE LA PROPUESTA NOM-044**

**5.4 SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO**

**5.4.1** La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 o 5.2, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del OBD y deberá estar incluida en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**5.4.2** El sistema OBD deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice B, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**5.5 ESPECIFICACIONES PARA GARANTIZAR EL CORRECTO**

El comentario se considera **PARCIALMENTE PROCEDENTE**

**NO PROCEDENTE**

Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el texto propuesto no brinda la claridad y certeza suficientes, por lo que no se adoptará la redacción proporcionada por el promovente.

**PROCEDENTE**

Con la finalidad de brindar una alternativa para quienes no puedan presentar evidencia del cumplimiento del sistema de diagnóstico a bordo (OBD) como parte de los certificados de referencia, los numerales 5.4, 5.4.1, 5.4.2, 5.5, 5.5.1 y 5.5.2 se modifican para quedar como se indica a continuación.

Resulta importante mencionar que, derivado de este comentario, se identificó que, quienes opten por la certificación a través del estándar 4B de la NOM-044-SEMARNAT-2015, la información contemplada en la Tabla B.1 del Apéndice B, respecto del sistema OBD no les sería aplicable, debido a que el Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP) es distinto, tanto al Ciclo Estado Estable Mundial Armonizado de Prueba (CEEMAP), como al Ciclo Estado Transitorio Mundial

## **FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE NOx**

**5.5.1** En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NOX establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOX, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**5.5.2** El sistema de control de NOX deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice C, o con una tecnología superior, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

### **PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**

#### **5.4 SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO**

**5.4.1** La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 o 5.2, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del OBD y deberá estar incluida en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación o en otros documentos que para demostrar lo antes señalado remita el fabricante a la autoridad.

**5.4.2** El sistema OBD deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice B, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación o **en otros documentos que para demostrar lo antes señalado remita el fabricante a la autoridad.**

#### **5.5 ESPECIFICACIONES PARA GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE NOx**

**5.5.1** En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NOX establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOX, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el

Armonizado de Prueba (CETMAP); razón por la cual se estima conveniente aclarar que, de utilizarse el dinamómetro de chasis para realizar las pruebas correspondientes, los requerimientos para el sistema de OBD serán los que se contemplan en el nuevo numeral B.7.1.2 y en la nueva Tabla B.2, a fin de que lo establecido en el numeral 5.4 del instrumento normativo objeto del presente análisis, sea aplicable en todos los casos. Dada esta circunstancia, la numeración del numeral B.7.1 y de las Tablas del Apéndice B se recorre; por un lado, a partir del numeral B.7.1.2 y, por el otro, desde la Tabla B.2, según corresponda y, en consecuencia, las citas a los respectivos numerales y tablas se ajustarán en los distintos textos. Asimismo, en los numerales del Apéndice B en los que se haga referencia a la Tabla B.1, también se hará mención de la Tabla B.2, siendo éstos, los nuevos numerales B.7.1.3.2, B.7.1.3.3 y B.7.1.3.6, B.7.1.3.8.

Además, debido a que en el presente año, se realizaron diversas enmiendas a la Regulación No. 49 sobre emisiones provenientes de motores de ignición, aplicable en la Unión Europea, es necesario realizar un ajuste en el numeral C.8.4. Activación del sistema de alerta al conductor del instrumento normativo que nos ocupa, específicamente en el numeral C.8.4.1, en términos del porcentaje de desviación entre el consumo de reactivo medio y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema de motor, que del 20% se incrementa al 50%.

Cabe señalar que como el Comentario No.47 se calificó como Procedente, el texto del numeral 5.5.1, queda de la siguiente manera:

**Dice:**

#### **5.4 SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO**

Los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motor que cumplan con el estándar B, establecido en las Tablas 1, 2, 3 y 4, de la presente norma deberán contar con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD).

**5.4.1** La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 o 5.2, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del OBD y deberá estar incluida en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**5.4.2** El sistema OBD deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice B, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

#### **5.5 ESPECIFICACIONES PARA GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE NOx**

certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación **o en otros documentos que para demostrar lo antes señalado remita el fabricante a la autoridad.**

**5.5.2** El sistema de control de NOX deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice C, o con una tecnología superior, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación **o en otros documentos que para demostrar lo antes señalado remita el fabricante a la autoridad.**

#### JUSTIFICACIÓN

Comentario: La propuesta de NOM, no contempla el uso de documentación que pueda presentar el sujeto regulado, soportada por información técnica que incluya características necesarias para demostrar cumplimiento a las disposiciones de la norma.

Lo anterior, implica el establecimiento de una barrera técnica al comercio, misma que hoy no existe en la norma actual.

Se debe recordar que, por ejemplo: existen desarrollos que no son fabricados de origen en los Estados Unidos de América (EU) o en la Unión Europea, los cuales están diseñados para dar cumplimiento al desempeño específico de las regulaciones antes mencionadas, sin que incluso, se comercialicen en dicho país o región. Es importante mencionar que los esquemas regulatorios de ese país y de la región antes mencionada, son distintos, en los EU el mecanismo con el que trabaja la industria y que es aceptado y verificado por el gobierno, es el de la auto certificación por parte del fabricante; en cambio, en la Unión Europea existe la certificación, incluso por tercera parte. Para todos los casos que no se incluyen por los ejemplos antes mencionados, será importante que exista la documentación o evidencia documental que demuestre el cumplimiento de los estándares y de los sistemas que se indican en los numerales 5.4 y 5.5 del proyecto de NOM, sin que para demostrarlo únicamente se presente un documento específico.

Se propone incluir la referencia de documentos del fabricante en concordancia con la actual NOM-044-SEMARNAT-2006, de acuerdo a los ajustes planteados en la columna de la izquierda para los numerales. Ver texto en fuente color rojo resaltado en negritas.

**5.5.1** En el caso de los vehículos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**5.5.2** El sistema de control de NO<sub>x</sub> deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice C, o con una tecnología superior, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

**También, dice:**

#### **APÉNDICE B. Características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD)**

...

**B.7.1.2.2** Monitoreo de Sistema de Filtrado de Partículas (DPF, por sus siglas en idioma inglés)

El sistema OBD debe:

- a. Monitorear la presencia de sustrato en el DPF y por falla total
- b. Monitorear el desempeño por acumulación y por falla total
- c. Monitorear la eficiencia de filtrado del DPF: monitorear los procesos de filtrado y de regeneración continua; la eficiencia de filtrado será monitoreada de acuerdo a las emisiones de Part, de conformidad con los límites OBD establecidos en la Tabla B.1.

**B.7.1.2.3** Monitoreo del Sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR, por sus siglas en idioma inglés)

El sistema OBD debe monitorear el desempeño de:

- a. El sistema de inyección de solución acuosa de urea en cuanto a su capacidad para regular la cantidad requerida
- b. La disponibilidad en el vehículo de la solución acuosa de urea y su tasa de uso
- c. La calidad de la solución acuosa de urea y
- d. La eficiencia de la conversión de NO<sub>x</sub> en el SCR, el cual monitorea los límites establecidos en la Tabla B.1.

...

**B.7.1.2.6** Monitoreo del Sistema de Recirculación de Gases (EGR, por sus siglas en inglés)

El sistema OBD debe monitorear la operación adecuada del EGR en motores equipados con este tipo de sistemas, de acuerdo a lo siguiente:

- a. Flujo del EGR alto o bajo, o la capacidad del sistema de mantener el flujo requerido, detectando condiciones de muy bajo flujo y muy alto flujo. Este monitoreo incluye los tres tipos: monitoreo por desempeño, monitoreo con respecto a límites OBD de NO<sub>x</sub>, y Partículas (Part), establecidos en la Tabla B.1 y monitoreo por falla total;
- b. Desempeño de la velocidad de respuesta del actuador del EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema de alcanzar el flujo requerido dentro de un tiempo definido por el fabricante;
- c. Desempeño y falla total del desempeño del enfriador del EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema para alcanzar el enfriamiento especificado por el fabricante
- d. En caso de que, al producirse una falla total de la capacidad del sistema de refrigeración del EGR para alcanzar el funcionamiento de refrigeración especificado por el fabricante y el sistema de monitoreo no detecte alguna falla (porque el aumento resultante de las emisiones no alcance los límites de OBD para cualquier contaminante), el sistema OBD detectará un mal funcionamiento cuando el sistema no tenga ninguna cantidad detectable de refrigerante del sistema EGR.

...

**B.7.1.2.8** Monitoreo del manejo de la sobrealimentación de Aire /turbo-cargadores.

El sistema OBD debe monitorear el desempeño de los siguientes elementos del sistema de manejo de sobrealimentación de aire/turbocompresor:

- a. La capacidad de mantener el incremento en la presión de aire de sobrealimentación deseada y las condiciones a muy baja y muy alta presión, además de monitorear su efecto con respecto a los límites de emisión del OBD, establecidos en la Tabla B.1
- b. El tiempo de respuesta mínimo para alcanzar una geometría determinada del turbo-cargador de geometría variable en comparación con el tiempo de respuesta especificado por el fabricante
- c. La eficiencia del sistema de enfriamiento del turbo-cargador y monitorear la falla total
- d. En caso de que las emisiones no superen los límites OBD, aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle cerrado, en este caso el sistema OBD



deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema no pueda aumentar la presión para alcanzar la presión de sobrealimentación necesaria.

- e. En caso de que las emisiones no superen los límites OBD aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle abierto, el sistema OBD deberá detectar un mal funcionamiento, cuando el sistema no tenga una cantidad detectable de presión de sobrealimentación en el momento en que ésta se espera.

**E incluso, dice:**

#### **APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.**

...

#### **C.8.4 Activación del sistema de alerta al conductor**

**C.8.4.1** El sistema de alerta al conductor se activará si se detecta una desviación superior al 20% entre el consumo de reactivo medio y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema de motor durante el periodo que establezca el fabricante y que no será superior al período máximo definido en la sección C.8.3.1. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, mostrará un mensaje que indique el motivo de la alerta tales como: mal funcionamiento de la dosificación de urea, mal funcionamiento de la dosificación de reactivo o mal funcionamiento de la dosificación del reactivo.

**Debe decir:**

#### **5.4 SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO**

Los motores nuevos a diesel y los vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motor que cumplan con el estándar B, establecido en las Tablas 1, 2, 3 y 4, de la presente norma deberán contar con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD).

**5.4.1** La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 o 5.2, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del OBD y deberá estar incluida en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. **En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema OBD, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.**

**5.4.2** El sistema OBD deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice B, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. **En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema OBD, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.**

**5.5 ESPECIFICACIONES PARA GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE NO<sub>x</sub>**

**5.5.1** En el caso de los **vehículos automotores nuevos** que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea) para cumplir con las emisiones de NO<sub>x</sub> establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, el fabricante o importador deberá asegurar que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. **En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.**

**5.5.2** El sistema de control de NO<sub>x</sub> deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice C, o con una tecnología superior, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. **En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema de control de NO<sub>x</sub>, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.**

Además, debe decir:

**APÉNDICE B. Características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD)**

...

Nuevo

**B.7.1.2 Las especificaciones para los límites OBD de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano (HCNM), óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas (Part), para motores nuevos a diesel y vehículos automotores nuevos que los incorporen y que se hayan sometido a una prueba de dinamómetro de chasis, certificados bajo los estándares establecidos por el Parlamento Europeo o la Comisión Económica Europea para las Naciones Unidas, se establecen en la Tabla B.2.**

**Tabla B.2**

<b>Motor</b>	<b>CO (g/km)</b>	<b>HCNM (g/km)</b>	<b>NO<sub>x</sub> (g/km)</b>	<b>PM (g/km)</b>
Diesel – Encendido por compresión	2.8	0.4	0.375	0.05

**Notas:**

**1. g/km= gramos por kilómetro.**

...

**B.7.1.3.2** Monitoreo de Sistema de Filtrado de Partículas (DPF, por sus siglas en idioma inglés)

El sistema OBD debe:

- a.** Monitorear la presencia de substrato en el DPF y por falla total
- b.** Monitorear el desempeño por acumulación y por falla total
- c.** Monitorear la eficiencia de filtrado del DPF: monitorear los procesos de filtrado y de regeneración continua; la eficiencia de filtrado será monitoreada de acuerdo a las emisiones de Part, de conformidad con los límites OBD establecidos en la Tabla B.1 o en la Tabla B.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis

**B.7.1.3.3** Monitoreo del Sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR, por sus siglas en idioma inglés)

El sistema OBD debe monitorear el desempeño de:

- a.** El sistema de inyección de solución acuosa de urea en cuanto a su capacidad para regular la cantidad requerida
- b.** La disponibilidad en el vehículo de la solución acuosa de urea y su tasa de uso
- c.** La calidad de la solución acuosa de urea y
- d.** La eficiencia de la conversión de NO<sub>x</sub> en el SCR, el cual monitorea los límites establecidos en la Tabla B.1 o en la Tabla B.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis

...

**B.7.1.3.6** Monitoreo del Sistema de Recirculación de Gases

(EGR, por sus siglas en inglés)

El sistema OBD debe monitorear la operación adecuada del EGR en motores equipados con este tipo de sistemas, de acuerdo a lo siguiente:

- a. Flujo del EGR alto o bajo, o la capacidad del sistema de mantener el flujo requerido, detectando condiciones de muy bajo flujo y muy alto flujo. Este monitoreo incluye los tres tipos: monitoreo por desempeño, monitoreo con respecto a límites OBD de NO<sub>x</sub>, y Partículas (Part), establecidos en la Tabla B.1 o en la Tabla B.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis, así como monitoreo por falla total;
- b. Desempeño de la velocidad de respuesta del actuador del EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema de alcanzar el flujo requerido dentro de un tiempo definido por el fabricante;
- c. Desempeño y falla total del desempeño del enfriador del EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema para alcanzar el enfriamiento especificado por el fabricante
- d. En caso de que, al producirse una falla total de la capacidad del sistema de refrigeración del EGR para alcanzar el funcionamiento de refrigeración especificado por el fabricante y el sistema de monitoreo no detecte alguna falla (porque el aumento resultante de las emisiones no alcance los límites de OBD para cualquier contaminante), el sistema OBD detectará un mal funcionamiento cuando el sistema no tenga ninguna cantidad detectable de refrigerante del sistema EGR.

...

**B.7.1.3.8** Monitoreo del manejo de la sobrealimentación de Aire /turbo-cargadores.

El sistema OBD debe monitorear el desempeño de los siguientes elementos del sistema de manejo de sobrealimentación de aire/turbocompresor:

- a. La capacidad de mantener el incremento en la presión de aire de sobrealimentación deseada y las condiciones a muy baja y muy alta presión, además de monitorear su efecto con respecto a los límites de emisión del OBD, establecidos en la Tabla B.1 o en la Tabla B.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis
- b. El tiempo de respuesta mínimo para alcanzar una geometría determinada del turbo-cargador de geometría variable en comparación con el tiempo de respuesta especificado por el fabricante
- c. La eficiencia del sistema de enfriamiento del turbo-cargador y monitorear la falla total
- d. En caso de que las emisiones no superen los límites OBD,

		<p>aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle cerrado, en este caso el sistema OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema no pueda aumentar la presión para alcanzar la presión de sobrealimentación necesaria.</p> <p>e. En caso de que las emisiones no superen los límites OBD aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle abierto, el sistema OBD deberá detectar un mal funcionamiento, cuando el sistema no tenga una cantidad detectable de presión de sobrealimentación en el momento en que ésta se espera.</p> <p><b>E incluso, debe decir:</b></p> <p><b>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.</b></p> <p>...</p> <p><b>C.8.4 Activación del sistema de alerta al conductor</b></p> <p><b>C.8.4.1</b> El sistema de alerta al conductor se activará si se detecta una desviación superior al 50% entre el consumo de reactivo medio y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema de motor durante el periodo que establezca el fabricante y que no será superior al período máximo definido en la sección C.8.3.1. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, mostrará un mensaje que indique el motivo de la alerta tales como: mal funcionamiento de la dosificación de urea, mal funcionamiento de la dosificación de reactivo o mal funcionamiento de la dosificación del reactivo.</p>
57	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>6. PROCEDIMIENTOS PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>a. Solicitud en escrito libre;</p> <p>b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la propuesta de incluir los subincisos III y IV en el inciso d, del numeral 6.2 que forma parte del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad (PEC) del instrumento normativo en comento, se considera no procedente, dado que en el PEC se está contemplando, en primera instancia, la presentación del certificado o constancia a través del cual se demuestre que se cumple con los estándares establecidos, ya sea en la normatividad de los Estados Unidos de América (EE.UU.A.), o bien, en la regulación de la Unión Europea (UE), dado que los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, contemplados en cada una de ellas, son los que se tomaron como referencia durante el desarrollo de la norma oficial mexicana objeto del presente análisis.</p>

<p>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p> <p>El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior. En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.</p> <p>Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>a. Solicitud en escrito libre;</p> <p>b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:</p> <p>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>III. <b>Documento o carta o constancia del fabricante del motor o vehículo automotor nuevo que incluya</b></p>	<p>Para determinar si los motores nuevos o los vehículos automotores nuevos cumplen con los límites máximos de emisión de contaminantes exigibles, tanto en los EE.UU.A., como o en la UE, es necesaria la realización de pruebas bajo métodos y condiciones estandarizadas y si los resultados de éstas son positivos, se expide un certificado o constancia por parte de la autoridad ambiental o de algún organismo de certificación debidamente autorizado, según corresponda.</p> <p>En caso de que el certificado o constancia sea expedido por la autoridad de protección ambiental del país de origen o país de certificación, se trata de un proceso de "<i>Certificación de segunda parte</i>", mientras que si el certificado o constancia es emitido por organismos de certificación debidamente autorizados, se está hablando de un proceso de "<i>Certificación de tercera parte</i>" por una entidad acreditada.</p> <p>Con base en lo anterior, el comentario expresado por el promovente, implicaría que la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), tendría que aceptar un documento de certificación emitido por el propio sujeto regulado que es el mismo que efectuaría la solicitud correspondiente, por lo que, de aceptar esta propuesta, a quienes sometan sus motores nuevos o vehículos automotores nuevos a un proceso de certificación de segunda o de tercera parte, se les estaría colocando en un escenario inequitativo y a la autoridad de inspección y vigilancia, al mismo tiempo, en una situación en la que se le dificultaría demostrar que cumple con las disposiciones en materia de transparencia gubernamental, la cual que debe de estar garantizada en todo momento.</p> <p>Finalmente, la autoridad ambiental considera que la presentación de un certificado emitido por un organismo de segunda o de tercera parte, es la forma más adecuada para demostrar que se cumple con las especificaciones contempladas en la nueva versión de la NOM-044, al menos hasta en tanto se cuente con la capacidad para realizar los procedimientos de certificación en México.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se acepta la propuesta en torno a modificar la descripción del procedimiento para presentar la solicitud y obtener la respuesta de la autoridad, por lo que existirá una nueva redacción del numeral 6.2.</p> <p>De igual forma, para aquellos certificados o constancias en los que no se incluya información respecto del cumplimiento de los sistemas OBD y de control de NO<sub>x</sub>, asociados al cumplimiento de los estándares B de este instrumento normativo, también se podrán aceptar los documentos aclaratorios complementarios, firmados por los propios sujetos regulados.</p> <p>Resulta importante aclarar que en la parte procedimental se efectuaron distintas modificaciones, mismas que se llevaron a cabo, en apego a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>Por otro lado, es importante señalar que previendo que en el año 2017 no existan organismos de certificación que emitan certificados o constancias mediante las cuales se demuestre el cumplimiento de los</p>
--	--

**informe de resultados de emisiones de gases y partículas, el cual debe ser acorde a los ciclos de prueba establecidos en esta norma oficial mexicana y debe ser emitido por un laboratorio de prueba del país donde se realizaron las pruebas o al país de origen del vehículo automotor nuevo o motor nuevo que según corresponda**

**IV. Documento que declare la existencia del sistema OBD y el sistema de control de emisiones, así como la descripción que corresponda de acuerdo con las diferencias en los requerimientos de las regulaciones EPA o EURO**

La PROFEPA deberá resolver en un plazo **de hasta 30 días hábiles**, contados a partir **del día siguiente en que se integre el expediente de la solicitud**.

En un plazo **máximo de 10 días hábiles contados a partir de la integración del expediente de la solicitud**, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste **la prevención de información**.

El interesado contará con un plazo **máximo** de 15 días hábiles, **contados a partir del día siguiente en el que la autoridad notifique al interesado**, para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.

En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.

Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue **aceptada** y responderá al interesado su resolución en apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO**

Comentario: La propuesta de NOM, no contempla el uso de documentación que pueda presentar el sujeto regulado, soportada por información técnica que incluya características necesarias para demostrar cumplimiento a las disposiciones de la norma.

Lo anterior, implica el establecimiento de una barrera técnica al comercio, misma que hoy no existe en la norma actual.

Se debe recordar que, por ejemplo: existen desarrollos que no son fabricados de origen en los Estados Unidos de América (EU) o en la Unión Europea, los cuales están diseñados para dar cumplimiento al desempeño específico de las regulaciones antes mencionadas, sin que incluso, se comercialicen en dicho país o región. Es importante mencionar que los esquemas regulatorios

límites máximos permisibles equivalentes a los que se contemplan en los estándares A de la NOM-044-SEMARNAT-2015, se aclara que sólo en este caso y de manera temporal, la autoridad ambiental podrá aceptar la documentación generada por el propio solicitante, siguiendo el procedimiento de certificación y firmada bajo protesta de decir verdad. En consecuencia, se incluye el artículo Transitorio Sexto (nuevo), a fin de tener una alternativa de solución, en caso de que esta situación se llegase a presentar.

Derivado de todo lo anterior, el numeral 6.2 modificado y el artículo Transitorio Sexto (nuevo), quedaron redactados de la siguiente manera:

**Dice:**

**6.2** Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:

- a. Solicitud en escrito libre;
- b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;
- c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.
- d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:
  - I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o
  - II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.

En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.

El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.

En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.

Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.

**Debe decir:**

de ese país y de la región antes mencionada, son distintos, en los EU el mecanismo con el que trabaja la industria y que es aceptado y verificado por el gobierno, es el de la auto certificación por parte del fabricante; en cambio, en la Unión Europea existe la certificación, incluso por tercera parte. Para todos los casos que no se incluyen por los ejemplos antes mencionados, será importante que exista la documentación o evidencia documental que demuestre el cumplimiento de los estándares y de los sistemas de acuerdo a lo requerido en el numeral 6.2 inciso d del proyecto de NOM, sin que para demostrarlo únicamente se presente un documento específico. Se propone se incluyan los subinciso III y IV, en el inciso d del numeral 6.2 del Proyecto de norma de acuerdo con la propuesta en la columna a la izquierda.

Asimismo, se proponen diversa modificaciones en relación con los textos que establecen la recepción del trámite de certificación y los tiempos para requerir la información complementaria y la respuesta del mismo trámite, así como la propuesta de que, tal como se exige al regulado el apego a los tiempos establecidos en la propuesta de NOM o el trámite se desechará, la autoridad otorgue la afirmativa ficta en caso de que no se cumplan con los tiempos de resolución del trámite.

**6.2** Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:

- a. Solicitud en escrito libre;
- b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;
- c. Especificaciones técnicas del **motor nuevo** a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los **vehículos automotores nuevos** objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.
- d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:
  - I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o
  - II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación

En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento de los sistemas OBD y de control de NO<sub>x</sub> exigibles para los estándares B contemplados en la presente norma oficial mexicana, el fabricante o importador remitirá documentos complementarios, siempre y cuando a través de ellos se demuestre que se cumple con dichos sistemas; estos documentos deberán estar firmados por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.

En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.

Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue aceptada y responderá al interesado su resolución en apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.

**También, debe decir:  
(Nuevo)**



		<p><b>SEXTO.</b> Si antes de la entrada en vigor de los estándares B incluidos en las Tablas 1 y 2, de este instrumento normativo, existen motores nuevos que fueron diseñados para poder cumplir con los estándares A contemplados en esas mismas tablas que no hayan sido certificados, porque esto no se requiere en el país de fabricación, la autoridad de inspección y vigilancia podrá aceptar una carta o constancia o documento firmado, bajo protesta de decir verdad, por el representante o apoderado legal de la empresa fabricante del motor o del vehículo automotor nuevo. En esta carta se explicará a detalle esta situación y será acompañada del informe de resultados de emisiones de gases, partículas y opacidad de humo, según aplique, el cual debe ser acorde a los métodos de prueba establecidos en la presente norma oficial mexicana y emitido por un laboratorio de pruebas acreditado en su país de origen para ejecutar los métodos de prueba, señalados en los estándares A, referidos en las Tablas del presente instrumento normativo.</p> <p>En este caso, la familia de motor correspondiente deberá tener un desplazamiento con variaciones aceptables menores al 30 %.</p>
58	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>TERCERO.</b> En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p><b>TERCERO.</b> En enero de 2017, la Secretaría <b>dará a conocer por los medios que juzgue apropiados contará con la información sobre la evaluación de la</b> disponibilidad en <b>todo el territorio nacional del diesel de ultrabajo contenido de azufre así como de las otras características y propiedades necesarias (lubricidad, número e índice de cetano, etc.).</b> Lo anterior, con la finalidad de determinar <b>y declarar que</b> existen las condiciones necesarias <b>para hacer exigibles</b> los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, <b>de acuerdo con la fecha señalada en las notas al pie</b> de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma.</p> <p>En el caso de que no se cuente con las <b>condiciones de disponibilidad del combustible, a más tardar en junio del mismo año,</b> la Secretaría, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización, <b>emitirá el acuerdo secretarial por medio del cual modificará la entrada en vigor del estándar B, cuando menos por doce meses, así como la calendarización de la nueva campaña de evaluación</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, si bien, en el caso de los vehículos pesados nuevos, los contaminantes que éstos emitirán a la atmósfera estarán directamente relacionados con el tipo de combustible que se utilizará para su funcionamiento, la norma oficial mexicana objeto del presente análisis no es el instrumento en el cual habría que incluir las características del diesel; esto, debido a que la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, Especificaciones de los combustibles fósiles para la protección ambiental, aún es aplicable.</p> <p>Por otro lado y, debido a que para el año 2016, será otra Dependencia del Gobierno de la República la que lidere el tema de calidad de combustibles, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales no podrá intervenir en un tema que dejó de ser de su competencia directa, incluyendo lo relacionado con las declaraciones o publicaciones respecto de las características de los combustibles y la disponibilidad de los mismos, en cualquier tipo de medio.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es importante hacer referencia a la fecha asociada a los estándares B contemplada en las notas al pie de las tablas 1, 2, 3, y 4 de la norma que nos ocupa, ya que a partir de ella se estará exigiendo el cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos, en comparación con los que todavía se encuentran vigentes.</p> <p>Derivado de lo anterior y, en congruencia con la Respuesta al Comentario No. 53, el artículo Transitorio Tercero, queda de la siguiente manera:</p>

**de la disponibilidad del combustible, así como la fecha en que declarara el resultado de la campaña antes mencionada.**

#### **JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO**

Comentario: Se propone que el artículo transitorio tercero se ajuste para hacer más robusto el mecanismo que defina la disponibilidad en todo el territorio nacional del diesel de ultra bajo contenido de azufre y otras de sus características.

Es necesario que la información se haga pública con la finalidad de dar certeza a los sujetos regulados y que con dicha información, éstos últimos puedan realizar la planeación oportuna e indispensable para dar cumplimiento a los nuevos límites máximos permisibles requeridos en este Proyecto de norma.

Justificación

Mecanismo de evaluación de la disponibilidad

Consideramos necesario que el mecanismo para determinar el disponibilidad del combustibles debe considerar:

- a. Iniciar la evaluación antes de 2017
- b. La disponibilidad debe definirse por lo menos con un año de anticipación para la adecuada planeación de los desarrollos que se comercializarán
- c. Es necesario que la autoridad establezca la fecha en que señalara la disponibilidad o la carencia de la misma, así como el instrumento por medio del cual se llevará a cabo ese aviso

Otras características diferentes al contenido de azufre

La disponibilidad de combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre es un elemento crítico e indispensable para alcanzar los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes planteados para el estándar B del presente Proyecto de NOM.

El Proyecto prevé una revisión al contenido de azufre, sin embargo, dicho mecanismos debe servir para que la revisión sea más amplia y se registren y determinen otras especificaciones del combustible diesel, las cuales tienen el mismo nivel de importancia en el desempeño de los motores. Esas características, representan condiciones necesarias para la operación óptima de los motores y, consecuentemente, presentar un nivel de emisión de contaminantes que permita determinar el cumplimiento con los estándares planteados en el presente Proyecto de NOM.

Como soporte de lo antes expuesto, al final de este documento, se incluye una tabla (Anexo 2) que muestra la propuesta de características/propiedades que se propone se determinen, como parte de la disponibilidad del combustible requerido para la exigencia del estándar B.

Los ajustes propuestos al artículo transitorio tercero se presentan en la columna de la izquierda.

**Dice:**

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

**Debe decir:**

**TERCERO A. Máximo un año después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.**

**TERCERO B. Seis meses después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.**

59	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p>N/A</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b></p> <p>Comentario: El tiempo de 6 meses para poder comercializar y desplazar los inventarios pudiera no ser suficiente ya que depende de las situaciones del mercado y condiciones económicas del país.</p> <p>Propuesta:</p> <p>Se propone que la fecha de implementación del estándar B quede determinada por año modelo.</p> <p>Dado que en Enero de 2017 se efectuará la evaluación de las propiedades del combustible Diesel, y de cumplirse satisfactoriamente, se tiene contemplado la implementación del estándar B a partir de Enero de 2018, podría definirse la implementación para los vehículos correspondientes al año modelo 2019, de esta manera se evita el traslape entre los 2 estándares de emisiones y se tiene una mejor planeación del producto a ser comercializado en México.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que el criterio respecto del año modelo no le sería aplicable al total de los sujetos regulados y a que no se ampliará el plazo de seis meses para la comercialización, la propuesta emitida por el promovente, se considera No Procedente.</p>
60	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>APENDICE B</b> <b>Tabla B.3</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se realizarán las modificaciones correspondientes, tal y como las propone el promovente.</p> <p>Por otro lado, tomando en cuenta que el catalizador forma parte del sistema de post-tratamiento, e incluso, que la colocación de tales sensores es para poder determinar el desempeño de todo ese sistema y no únicamente de uno de sus componentes, en las filas 5 y 6 de la Tabla correspondiente, el término "catalizador" se sustituye por "sistema de post-tratamiento".</p>

Tabla B.3

Monitor	NOx	HCNM	CO	Part
Sistema catalizador de oxidación (DOC)	-	2 x	-	-
Sistema Catalizador de Reducción Selectiva (SCR)	+0.3 g/mi	-	-	-
Sistema de Filtrado de Partículas (DPF)	+0.3 g/mi	-	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados antes del catalizador	+0.3 g/mi	2 x	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados después del catalizador	+0.3 g/mi	2 x	2x	+0.02 g/mi
Sensores de NO <sub>x</sub>	+0.3 g/mi	-	-	+0.04 g/mi.
Otros sistemas de control de emisiones (EGR) y sistemas de inyección de combustible	+0.3 g/mi	2 x	2 x	+0.02 g/mi.

**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**

N/A

**JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO**

Comentario: La tabla B.3 contiene los siguientes errores que tienen que ser corregidos.

a) No debe existir valor para los valores asociados al NOx en los sistemas de monitoreo del sistema de filtrado de partículas (DPF).

b) Los límites de monitoreo de los sensores de gases de escape están invertidos.

Tabla B.3

Monitor	NOx	HCNM	CO	Part
Sistema catalizador de oxidación (DOC)	-	2 x	-	-
Sistema Catalizador de Reducción Selectiva (SCR)	+0.3 g/mi	-	-	-
Sistema de Filtrado de Partículas (DPF)	<del>+0.3 g/mi</del>	-	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados antes del catalizador	+0.3 g/mi	2 x	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados después del catalizador	+0.3 g/mi	2 x	2x	+0.02 g/mi
Sensores de NO <sub>x</sub>	+0.3 g/mi	-	-	+0.04 g/mi.
Otros sistemas de control de emisiones (EGR) y sistemas de inyección de combustible	+0.3 g/mi	2 x	2 x	+0.02 g/mi.

Referencia: 40 CFR Part 86, 89, 90, 1027, 1033, 1042, 1048, 1054, 1060, 1065, and 1068. Federal Register / Vol. 74, No. 35 / Tuesday, February 24, 2009 / Rules and Regulations.

Finalmente, se aprovecha esta oportunidad para que en los encabezados de las columnas asociadas a los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y a las Partículas (Part), se incluyan las unidades de medida correspondientes (g/mi), eliminándolas de las celdas en las que éstas aparecen; esto, para que la lectura de la Tabla en comento, sea lo más dinámica posible.

Resulta importante mencionar que, debido a que la respuesta al Comentario No. 56, se calificó como Parcialmente Procedente, en la NOM-044-SEMARNAT-2015, ésta ahora será la Tabla B.4

**Dice:**

Tabla B.3

Monitor	UMBRALES			
	NO <sub>x</sub>	NMHC	CO	Part
Sistema catalizador de oxidación (DOC)	-	2X	-	-
Sistema Catalizador de Reducción Selectiva (SCR)	+0.3 g/mi	-	-	-
Sistema Filtro de Partículas (DPF)	+0.3 g/mi	-	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados antes del catalizador	+0.3 g/mi	2X	-	+0.04 g/mi
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados después del catalizador	+0.3 g/mi	2X	2X	+0.02 g/mi
Sensores NO <sub>x</sub>	+0.3 g/mi	-	-	+0.04 g/mi
Otros sistemas de control de emisiones – EGR y sistemas	+0.3 g/mi	2X	2X	+0.02 g/mi

de inyección de combustible				
-----------------------------	--	--	--	--

**Debe decir:**

**Ahora**

**Tabla B.4**

Monitor	UMBRALES			
	NO <sub>x</sub> (g/mi)	NMHC	CO	Part (g/mi)
Sistema catalizador de oxidación (DOC)	-	2X	-	-
Sistema Catalizador de Reducción Selectiva (SCR)	+0.3	-	-	-
Sistema Filtro de Partículas (DPF)	-	-	-	+0.04
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados <b>antes del sistema de post-tratamiento</b>	<b>+0.3</b>	<b>2X</b>	<b>2X</b>	<b>+0.02</b>
Sensores de los gases de escape - Sensores de la relación aire/combustible localizados <b>después del sistema de post-tratamiento</b>	<b>+0.3</b>	<b>2X</b>	-	<b>+0.04</b>
Sensores NO <sub>x</sub>	+0.3	-	-	+0.04
Otros sistemas de control de emisiones – EGR y sistemas de inyección de combustible	+0.3	2X	2X	+0.02

<p><b>61</b> <b>Comentario 9.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p><b>Apéndice D. Especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento</b></p> <p>Nombre o razón social del solicitante.</p> <p>1. Datos generales del motor:</p> <p>a. Marca del motor b. Modelo del motor c. Marca del vehículo donde será usado el motor d. Modelo del vehículo automotor donde será usado el motor e. Tipo de vehículo automotor donde será usado el motor f. País de origen</p> <p>2. Descripción de la familia de motor:</p> <p>a. Familia de Motor b. Potencia máxima (HP/rpm) c. Desplazamiento (cm<sup>3</sup>) d. No. de cilindros y posición e. Tipo de alimentación de combustible f. Tipo de sistema de enfriamiento g. Diámetro y carrera del pistón</p> <p>3. Descripción del sistema de diagnóstico abordo, especificando su número de identificación y verificación.</p> <p>4. Descripción del sistema de control de emisiones (post-tratamiento).</p> <p>5. No. de certificado ambiental.</p> <p>6. Autoridad que certifica u organismo de certificación.</p> <p>7. Método de prueba utilizado.</p> <p>8. Valores de referencia de la vida útil del motor o vehículo expresado en kilómetros o años, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1.2, 5.1.4, 5.2.3, o 5.26, según corresponda.</p> <p>9. Estándar que cumple de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2, de la presente norma.</p> <p>10. Resultados de la prueba de emisiones:</p> <p>a. CO (g/bhp-h o g/kWh) b. NO<sub>x</sub> (g/bhp-h o g/kWh) c. HC (g/bhp-h o g/kWh) d. HCNM (g/bhp-h o g/kWh) e. NH<sub>3</sub> (ppm) f. Partículas (g/bhp-h, g/kWh, mg/kWh y/o número/kWh) g. Documento que describa las alertas para el control de NO<sub>x</sub>.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el numeral 5b del Apéndice D propuesto por el promovente, no resulta indispensable para el cumplimiento de esta norma y más aún si se incluye el término “en su caso”.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con base en que en este apartado se contemplan las especificaciones técnicas, tanto de la familia de motor, como de los vehículos automotores nuevos, e incluso del sistema de post-tratamiento, el Apéndice D queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>Apéndice D. Especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento</b></p> <p>Nombre o razón social del solicitante.</p> <p>1. Datos generales del motor:</p> <p>a. Marca del motor b. Modelo del motor c. Marca del vehículo donde será usado el motor d. Modelo del vehículo automotor donde será usado el motor e. Tipo de vehículo automotor donde será usado el motor f. País de origen</p> <p>2. Descripción de la familia de motor:</p> <p>a. Familia de Motor b. Potencia máxima (HP/rpm) c. Desplazamiento (cm<sup>3</sup>) d. No. de cilindros y posición e. Tipo de alimentación de combustible f. Tipo de sistema de enfriamiento g. Diámetro y carrera del pistón</p> <p>3. Descripción del sistema de diagnóstico abordo, especificando su número de identificación y verificación.</p> <p>4. Descripción del sistema de control de emisiones (post-tratamiento).</p> <p>5. No. de certificado ambiental.</p> <p>6. Autoridad que certifica u organismo de certificación.</p> <p>7. Método de prueba utilizado.</p> <p>8. Valores de referencia de la vida útil del motor o vehículo expresado en kilómetros o años, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1.2, 5.1.4, 5.2.3, o 5.26, según corresponda.</p>
---	---

**Apéndice D. Especificaciones técnicas de la familia de motor o de los vehículos automotores nuevos y su sistema de post-tratamiento**

Nombre o razón social del solicitante.

**1. Datos generales del motor:**

- a. Marca del motor
- b. Modelo del motor
- c. Marca del vehículo que incorpora el motor
- d. Modelo del vehículo automotor donde será usado el motor
- e. Año modelo del vehículo
- f. Tipo de vehículo automotor donde será usado el motor (de acuerdo a ... se sugiere especificar)
- g. País de origen o de certificación

**2. Descripción de la familia de motor:**

- a. Familia de Motor
- b. Potencia máxima (HP/rpm)
- c. Desplazamiento (cm<sup>3</sup>)
- d. No. de cilindros y posición
- e. Tipo de alimentación de combustible
- f. Tipo de sistema de enfriamiento
- g. Diámetro y carrera del pistón

**3. Descripción del sistema de diagnóstico abordo, especificando su número de identificación y verificación de acuerdo con la evidencia documental que presente el fabricante.**

**4. Descripción del sistema de control de emisiones (post-tratamiento).**

**5. En su caso:**

- a. Número de certificado ambiental
- b. Autoridad que certifica u organismo de certificación.

**6. Ciclo o Método de prueba utilizado.**

**7. Valores de referencia de la vida útil del motor o vehículo expresado en kilómetros o años, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1.2, 5.1.4, 5.2.3, o 5.26, según corresponda.**

**8. Estándar que cumple de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2, de la presente norma.**

**9. Resultados de la prueba de emisiones, según corresponda:**

- a. CO (g/bhp-h o g/kWh)
- b. NO<sub>x</sub> (g/bhp-h o g/kWh)
- c. HC (g/bhp-h o g/kWh)
- d. HCNM (g/bhp-h o g/kWh)
- e. NH<sub>3</sub> (ppm)
- f. Partículas (g/bhp-h, g/kWh, mg/kWh y/o número/kWh)
- g. Documento que describa las alertas para el control de NO<sub>x</sub>.

**9. Estándar que cumple de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2, de la presente norma.**

**10. Resultados de la prueba de emisiones:**

- a. CO (g/bhp-h o g/kWh)
- b. NO<sub>x</sub> (g/bhp-h o g/kWh)
- c. HC (g/bhp-h o g/kWh)
- d. HCNM (g/bhp-h o g/kWh)
- e. NH<sub>3</sub> (ppm)
- f. Partículas (g/bhp-h, g/kWh, mg/kWh y/o número/kWh)
- g. Documento que describa las alertas para el control de NO<sub>x</sub>.

**Debe decir:**

**Apéndice D. Especificaciones técnicas de la familia de motor o de los vehículos automotores nuevos y su sistema de post-tratamiento**

Nombre o razón social del solicitante.

**1. Datos generales del motor:**

- a. Marca del motor
- b. Modelo del motor
- c. Marca del vehículo donde será usado el motor
- d. Modelo del vehículo automotor donde será usado el motor
- e. Tipo de vehículo automotor donde será usado el motor
- f. País de origen

**2. Descripción de la familia de motor:**

- a. Familia de Motor
- b. Potencia máxima (HP/rpm)
- c. Desplazamiento (cm<sup>3</sup>)
- d. No. de cilindros y posición
- e. Tipo de alimentación de combustible
- f. Tipo de sistema de enfriamiento
- g. Diámetro y carrera del pistón

**3. Descripción del sistema de diagnóstico abordo, especificando su número de identificación y verificación.**

**4. Descripción del sistema de control de emisiones (post-tratamiento).**

**5. No. de certificado ambiental.**

**6. Autoridad que certifica u organismo de certificación.**

**7. Método de prueba utilizado.**

**8. Valores de referencia de la vida útil del motor o vehículo expresado en kilómetros o años, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1.2, 5.1.4, 5.2.3, o 5.26, según corresponda.**

**9. Estándar que cumple de acuerdo a lo establecido en los numerales 5.1 o 5.2, de la presente norma.**

	<p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b></p> <p>Comentario: Consideramos indispensable establecer requerimientos que sean compatibles con los vehículos que ya incorporan motores diesel.</p> <p>Propuesta: Ajustar el contenido del apéndice de acuerdo con la propuesta (texto subrayado) de la columna a la izquierda.</p>	<p><b>10. Resultados de la prueba de emisiones:</b></p> <p>a. CO (g/bhp-h o g/kWh)  b. NO<sub>x</sub> (g/bhp-h o g/kWh)  c. HC (g/bhp-h o g/kWh)  d. HCNM (g/bhp-h o g/kWh)  e. NH<sub>3</sub> (ppm)  f. Partículas (g/bhp-h, g/kWh, mg/kWh y/o número/kWh)  g. Documento que describa las alertas para el control de NO<sub>x</sub></p>
<p><b>62</b></p>	<p><b>Comentario 10.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p>NUEVO.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p>N/A</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b></p> <p><b>Estándares adicionales</b></p> <p>La propuesta es incluir en la propuesta de norma los estándares equivalentes a las regulaciones de EURO V y EPA 2007.</p> <p>Lo anterior considerando que el proyecto de norma de calidad de combustibles que está desarrollando la Secretaría de Energía a través de la Comisión reguladora de Energía, establece entre otras características del combustible diesel, que el contenido de azufre será de 15 partes por millón (ppm) máximo, con lo cual se asume que existirá combustible con azufre desde 15 hasta cero ppm. ( <a href="http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2010-05-11/pdf/2010-10915.pdf">http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2010-05-11/pdf/2010-10915.pdf</a>)</p> <p>Ante esa incertidumbre, es necesario indicar que la regulación de la Unión europea requiere un contenido máximo de azufre de 10 ppm para dar cumplimiento a límites EURO VI.</p> <p>Se propone que, mientras por regulación específica no se indique que el diesel debe tener un contenido máximo de 10 ppm de azufre, coexistan los estándares propuestos en el Proyecto de NOM, EPA 2010 y EURO VI, con las regulaciones EURO V y EPA 2007, hasta en tanto se asegura la disponibilidad del diesel de 10 ppm de contenido de azufre.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la inclusión de los estándares EPA07 y Euro V como estándares adicionales intermedios resulta contraproducente desde diversas perspectivas; por un lado, los estándares EPA07 y Euro V han dejado de ser vigentes en los Estados Unidos de América y en la Unión Europea. Como consecuencia, en esos países ya no se producen ni se certifican motores nuevos o vehículos nuevos con tales tecnologías, lo que podría generar un obstáculo para la obtención del Certificado de cumplimiento NOM. Adicionalmente, los motores nuevos y vehículos nuevos que actualmente se fabrican para comercializarse en los Estados Unidos de América y en la Unión Europea incorporan ya la tecnología EPA10 y Euro VI y tales tecnologías son comercialmente disponibles.</p> <p>Tomando en cuenta el tiempo programado para la publicación de la nueva versión de la NOM-044 y la fecha en la que se tiene contemplada la entrada en vigor de límites máximos permisibles equivalentes a EPA10 y Euro VI, el periodo para el cuál se aplicarían los estándares intermedios sería muy corto: de un poco más de dos años. Esto generaría la situación de tener que cambiar dos veces la tecnología en un periodo de poco más de dos años, un tema respecto del cual el propio promotor se manifestó en uno de sus comentarios anteriores, debido al tiempo que se necesita para planear, implementar y finalizar la producción, así como para desplazar los inventarios de motores nuevos o vehículos nuevos una vez fabricados.</p> <p>Finalmente, dado que la tecnología EPA07 ya no se produce, por lo que sólo se podrían fabricar o importar motores o vehículos diseñados con tecnología EURO V, esta situación provocaría un trato comercial inequitativo.</p>
<p><b>63</b></p>	<p><b>Comentario 11.</b></p> <p><b>DICE LA PROPUESTA NOM-044</b></p> <p>NUEVO.</p> <p><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p> <p>N/A</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO</b></p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el objetivo y el campo de aplicación de esta NOM no incluyen la posibilidad de un esquema de créditos y flexibilidades para las emisiones de contaminantes.</p> <p>Por otra parte, se menciona que tales esquemas fueron incluidos en la publicación de la regulación en los Estados Unidos de América, en el año 2000, cuando las tecnologías necesarias para cumplir con los</p>



**Esquema de créditos y flexibilidades para contaminantes criterio**

La propuesta de NOM 044, no contempla un esquema de créditos y flexibilidades equivalente al otorgado por el Gobierno de los Estados Unidos para el cumplimiento de los estándares EPA 2010.

La descripción de créditos en US está contenida en los CFR 86004 15, 86007 15. Las herramientas de cálculo proporcionadas por EPA se pueden obtener en el siguiente sitio: <http://www.epa.gov/otaq/certdat2.htm#abt>

Es conveniente que la propuesta de armonización de estándares de emisiones contemple la adecuación e implementación de un esquema de créditos y flexibilidades equivalente al nivel de emisiones con el que se debe cumplir.

Los créditos NOx y PPM, representan esfuerzos y disminución en emisiones contaminantes reales, dado que se obtienen al alcanzar un sobre cumplimiento de un nivel de emisiones objetivo dado.

Con el objetivo de alcanzar una completa armonización de regulaciones de emisiones, se recomienda se analice la implementación de un sistema de créditos y flexibilidades equivalente al de Estados Unidos.

a) Generación de créditos previos y posteriores a la implementación del Estándar B por sobre cumplimiento vs. un límite de emisiones determinado. i.e. Créditos previos ~ sobrecumplimiento vs EPA 2007 y créditos posteriores ~ sobrecumplimiento vs. EPA 2010.

o

b) Considerar el criterio de créditos utilizados en Estados Unidos para la certificación del vehículo y/o motor durante la obtención del certificado NOM.

estándares EPA07 y EPA10 no estaban probadas ni comercializadas, de modo que tal esquema facilitaba el desarrollo y prueba de las tecnologías necesarias.

**64 Comentario 12.**

**DICE LA PROPUESTA NOM-044**

Tabla incluida en el proyecto de NOM

Tabla 3

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
			g/km <sup>1</sup>		
3B <sup>2</sup>	3,857 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,540 6,350		0.249	0.143	0.012

**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**

El comentario se considera **PARCIALMENTE PROCEDENTE**

**NO PROCEDENTE**

Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que el estándar 3A propuesto tiene como referencia la regulación ULEV1 del estado de California de los Estados Unidos de América (EE.UU.A), para los vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3,857 y de hasta 6,350 kilogramos, asociados al método de prueba FTP, algunos de los valores proporcionados por el promotor no son coincidentes con los que se contemplan en dicha regulación, específicamente para el parámetro hidrocarburos no metano (HCNM).

De igual forma, se indica que el valor obtenido para el límite máximo permisible asociado a los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), es distinto al que presenta el comentarista, aunque sí son del mismo orden de

Incluir en la tabla anterior el estándar 3A con la propuesta siguiente:

Propuesta Tabla 3

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	HCHO	Part
			g/km <sup>(4)</sup>			
3A	3,857 – 4,539	FTP 75	0.6215	5.034	0.013	0.037
	4,540 – 6,350		0.9375	6.437	0.016	0.037
3B	3,857 – 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.020	0.012
	4,540 – 6,350		0.249	0.143	0.025	0.012

#### JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO

Nota: Cabe señalar que los límites máximos permisibles indicados en fuente de color rojo están basadas en la regulación del estado de California, Estados Unidos para los niveles de cumplimiento para vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3 857 y de hasta 6 350 kilogramos ULEV I correspondientes al método de prueba FTP (LEV Emission Standards for Medium-Duty Vehicles, FTP).

magnitud.

Asimismo, el promovente reintroduce el parámetro formaldehído (HCHO), que es un hidrocarburo producto de la combustión y que se incluye en la regulación de los EE.UU.A; si bien, el formaldehído apareció en distintas versiones del anteproyecto de NOM en cuestión, en el proyecto de modificación publicado a consulta pública, en el Diario Oficial de la Federación, el 17 de diciembre de 2014, el HCHO ya no fue incorporado, debido a que se identificó que en los EE.UU.A., no se exige su cumplimiento, debido a que se trata de un compuesto que forma parte de los hidrocarburos no metano y, por ende, ese contaminante en particular, queda cubierto a través del parámetro HCNM.

#### PROCEDENTE

Tomando en cuenta que en la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SEMARNAT-2012, Que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta, publicada, en el Diario Oficial de la Federación, el 27 de noviembre de 2012, se contemplaron desde el inicio de su vigencia, límites máximos permisibles (LMP) de emisión de contaminantes provenientes de vehículos automotores completos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 y hasta 6,356 kilogramos, cuyo cumplimiento se comprueba a través de la utilización del método de prueba comúnmente denominado dinamómetro de chasis, se determinó que, a fin de que exista consistencia entre estos dos instrumentos normativos, los cuales regulan vehículos nuevos con el mismo peso bruto vehicular, se incorpora el estándar A en la Tabla 3 de la presente norma oficial mexicana.

Cabe recordar que en el proyecto de modificación publicado a consulta pública, en el Diario Oficial de la Federación, el 17 de diciembre de 2014, la Tabla 3 incluía, desde entonces, lo referente a la prueba mediante dinamómetro de chasis, por lo que solamente se está adelantando su aplicación y ahora será válido desde la entrada en vigor de la NOM-044-SEMARNAT-2015.

En el caso de la Tabla 3, en lo que corresponde al estándar 3 A, se realizaron algunos ajustes en los valores de NO<sub>x</sub> y partículas, ya que aún no existe plena disponibilidad de combustible con la calidad requerida en el territorio nacional para que se pueda hacer exigible el cumplimiento del estándar B de la Tabla 3.

Debido a los cambios en la Tabla 3, el Apéndice A también se modifica para que exista consistencia en todo el instrumento normativo.

Por lo tanto, la Tabla 3 de la NOM-044-SEMARNAT-2015, queda de la siguiente manera:

Dice:

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
			g/km <sup>(1)</sup>		
3B	3,857 – 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,450 – 6,350		0.249	0.143	0.012

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Estándar **3B**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.

**Apéndice A Tabla de equivalencias en gramos por milla del estándar 3B**

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Peso bruto vehicular (lb) <sup>(1)</sup>	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
<b>3B</b> <sup>(2)</sup>	3,857 – 4,539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.2	0.195	0.02
	4,540 – 6,350	10,001 – 14,000		0.4	0.230	0.02

Notas:

1. lb = libra.
2. g/mi = gramos por milla.
3. Estándar **3B**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.

**Debe decir:**

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
			g/km <sup>(1)</sup>		
<b>3A</b>	3,857 – 4,539	FTP 75	0.311	0.121	0.037
	4,450 –		0.435	0.143	0.037

	<b>6,350</b>				
3B	3,857 – 4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,450 – 6,350				

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. **Estándar 3A. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar A equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.**
3. **Estándar 3B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 4.5. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice A.

**Apéndice A Tabla de equivalencias en gramos por milla de los estándares 3 Ay 3B**

**Tabla 3**

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Peso bruto vehicular (lb) <sup>(1)</sup>	Ciclo de prueba	NO <sub>x</sub>	HCNM	Part
<b>3A</b> <sup>(2)</sup>	3,857 – 4,539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.5	0.195	0.059
	4,450 – 6,350	10,001 – 14,000		0.7	0.230	0.059
<b>3B</b> <sup>(2)</sup>	3,857 – 4539	8,500 – 10,000	FTP 75	0.2	0.195	0.02
	4,540 – 6,350	10,001 – 14,000		0.4	0.230	0.02

Notas:

1. lb = libra.
2. g/mi = gramos por milla.
3. **Estándar 3A. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.**

**4. Estándar 3B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Ciclo en ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 4.9.

**65 Comentario 13.**

**DICE LA PROPUESTA NOM-044**

Tabla incluida en el proyecto de NOM

Tabla 4

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Núm. Part
							Número/km <sup>2</sup>
g/km <sup>(1)</sup>							
4B <sup>(3)</sup>	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x10 <sup>11</sup>

**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**

Incluir en la tabla anterior el estándar 4A con la propuesta siguiente:

Propuesta Tabla 4

Estándar	Peso de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Part
							Número/kWh <sup>(12)</sup>
g/km <sup>(11)</sup>							
4A	≤2,840	NCEP	0.74	0.39	0.46	0.06	No aplica
4B	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x10 <sup>11</sup>

**JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO**

Nota: Cabe señalar que los límites máximos permisibles indicados en fuente de color rojo están basadas en la regulación EURI IV de la Unión Europea.

El comentario se considera **PROCEDENTE**

Tomando en cuenta que en la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SEMARNAT-2012, Que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta, publicada, en el Diario Oficial de la Federación, el 27 de noviembre de 2012, se contemplaron desde el inicio de su vigencia, límites máximos permisibles (LMP) de emisión de contaminantes provenientes de vehículos automotores completos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 y hasta 6,356 kilogramos, cuyo cumplimiento se comprueba a través de la utilización del método de prueba comúnmente denominado dinamómetro de chasis, se determinó que, a fin de que exista consistencia entre estos dos instrumentos normativos, los cuales regulan vehículos nuevos con el mismo peso bruto vehicular, se incorpora el estándar A en la Tabla 4 de la presente norma oficial mexicana.

Cabe recordar que en el proyecto de modificación publicado a consulta pública, en el Diario Oficial de la Federación, el 17 de diciembre de 2014, la Tabla 4 incluía, desde entonces, lo referente a la prueba mediante dinamómetro de chasis, por lo que solamente se está adelantando su aplicación y ahora será válido desde la entrada en vigor de la NOM-044-SEMARNAT-2015.

Aunado a ello, los parámetros y valores para el estándar 4 A, son los que corresponden el estándar Euro IV, por lo que existe congruencia con lo que se establece en el presente instrumento normativo.

Finalmente, se indica que, al incluir nuevas definiciones, la correspondiente al método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), ya no aparece en el numeral 4.18, sino en el 4.20, por lo que en las nuevas notas 3 y 4 de la Tabla 4 se realiza el ajuste correspondiente.

Por lo tanto, la Tabla 4 de la NOM-044-SEMARNAT-2015, quedan de la siguiente manera:

**Dice:**

**Tabla 4**

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Part
							Número/kWh
g/km <sup>(1)</sup>							
4B	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x10 <sup>11</sup>

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Número de partículas/Km: número de partículas por kilómetro.

3. **Estándar 4B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.18.

Debe decir:

Tabla 4

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Ciclo de prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC+NO <sub>x</sub>	Part	Part
			g/km <sup>(1)</sup>				
4A	≤2,840	NCEP	0.74	0.39	0.46	0.06	No Aplica
4B	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x1011

Notas:

1. g/km = gramos por kilómetro.
2. Número de partículas/Km: número de partículas por kilómetro.

3. **Estándar 4A.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.20.

4. **Estándar 4B.** Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 4.20.

66 Comentario 14.

DICE LA PROPUESTA NOM-044

NUEVO

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

El comentario se considera **PARCIALMENTE PROCEDENTE**

**NO PROCEDENTE**

Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la tabla propuesta por el promoviente no será incluida en este instrumento normativo; lo anterior, debido a que para cuando sea exigible el cumplimiento de estándares más estrictos en comparación con los que ahora son aplicables, otra Dependencia del Gobierno de la República será quien lidere el tema de calidad de combustibles; razón por la cual la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales no podrá intervenir en un tema que dejó de ser de su competencia directa, incluyendo lo relacionado con las especificaciones de los

Propiedad	Unidad	Método de Prueba
Peso específico	*API	ASTM D 1298/D 4052
Temperaturas de destilación Temp. final de ebullición	°C	ASTM D 86
Temperatura de inflamación	°C	ASTM D 93
Temperatura de escurrimiento	°C	ASTM D 97
Temperatura de enturbiamiento	°C	ASTM D 2500
Número de cetano Índice de cetano	–	ASTM D 975 ASTM D 4737/D975
Azufre	ppm peso	ASTM D 4294 ASTM D 5453/D 2622
Corrosión al Cu	–	ASTM D 130
Residuos de carbón	% peso	ASTM D 524
Agua y sedimento	% vol	ASTM D 2709
Viscosidad cinemática	mm <sup>2</sup> /s	ASTM D 445
Cenizas	% peso	ASTM D 482
Color		ASTM D 1500
Contenido de aromáticos	% vol	ASTM D 1319/D5186
Lubricidad	micrones	ASTM D 6079 ASTM D 7688
Hidrocarburos aromáticos	% peso	ASTM D 5186
Gravedad	*API	ASTM D4052

## JUSTIFICACIÓN/COMENTARIO

Anexo 2. Propiedades del combustible diesel que tienen que ser evaluadas para la implementación del estándar B.

combustibles fósiles.

## PROCEDENTE

Resulta importante hacer referencia al instrumento normativo que debe contemplar las características de los combustibles fósiles a ser comercializados en nuestro país.

En ese sentido, lo más apropiado es modificar el artículo Transitorio Tercero.

Derivado de lo anterior y, en congruencia con la Respuesta al Comentario No. 53, dicho artículo Transitorio, queda de la siguiente manera:

## Dice:

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

## Debe decir:

**TERCERO A.** Máximo un año después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.

**TERCERO B.** Seis meses después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país,

	<p>respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.</p>
--	--



PROMOVENTE: ARMANDO SÁNCHEZ, RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
67	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>En relación al Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM – 044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857, y que salió publicado en el DOF el 17 de diciembre de 2014 tengo a bien comentar lo siguiente:</p> <p>De acuerdo a lo propuesto en la tabla 1, tabla 2, tabla 3 y tabla 4 del proyecto de modificación se observa una serie de valores de emisiones que corresponden a una propuesta de cambio tecnológico de emisiones para el año 2018, en donde el gobierno federal pretende que se migre del binomio tecnológico EPA04/EuroIV al binomio EPA10/EuroVI con una serie de consideraciones expuestas en el transitorio TERCERO y CUARTO; en donde el gobierno, a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, evaluará la disponibilidad de diésel de ultra bajo contenido de azufre (necesario para implementar la tecnología EPA10/EuroVI) en el territorio nacional en enero de 2017, en caso de tener el combustible disponible y dar la notificación pertinente el estándar B, correspondientes a las tecnologías EPA10/EuroVI, entraría en vigor el 1 de enero de 2018 en caso contrario el estándar B entraría en vigor el 1 de enero de 2019 con un plazo, en ambos supuestos, de 6 meses para desplazar y comercializar los inventarios de los vehículos automotores nuevos con tecnología EPA04.</p> <p><b>No cabe duda</b> que el gobierno federal es responsable de impulsar políticas públicas y encaminar todos los esfuerzos posibles para promover estándares tecnológicos tales que mejoren las condiciones ambientales del país y mejoren la calidad de vida de los mexicanos así como evitar daños a la salud relacionados con los contaminantes emitidos por los vehículos automotores que pretende regular, <b>pero también es cierto</b> que el mismo gobierno es el responsable de asegurar y velar por que los instrumentos regulatorios que emite a fin de garantizar la implementación de políticas públicas, como es la reducción de contaminantes atmosféricos (hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas) se lleven a cabo, se implemente y se respeten por todos los participantes (entidades gubernamentales, sociedad civil y empresas productoras de vehículos automotores nuevos).</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
68	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p>En resumen el Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM – 044-SEMARNAT-2006:</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno a la norma oficial mexicana definitiva ni se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente</p>

	<p>I. No garantiza la disponibilidad de combustible.</p> <p>II. No toma en cuenta la situación económica del país ni el impacto en la población.</p> <p>III. No considera los factores externos e internacionales en los que se ve envuelta la industria automotriz mexicana.</p> <p>IV. El proyecto pone de manifestó un desconocimiento total del manejo de la industria automotriz (tiempos de producción, logística, tiempos de diseño e ingeniería, planeación de producto, rendimiento de combustible de las tecnologías, etc., etc., etc.).</p> <p>V. No evalúa los riesgos de salud de no implementarse correctamente un cambio de emisiones acorde a la realidad en las que se ve inmerso México.</p> <p>A continuación detallo de manera más amplia lo expuesto en los puntos I-V.</p>	<p>y Recursos Naturales, a través de la publicación de la nueva versión de la NOM-044, busca que los vehículos pesados nuevos a diesel reduzcan sus emisiones de partículas y de óxidos de nitrógeno, entre otros contaminantes atmosféricos, a partir de la fecha en la que será obligatorio cumplir con límites máximos permisibles más estrictos a los que actualmente son exigibles, sabiendo que las tecnologías de control de emisiones comercialmente disponibles permiten alcanzar tales reducciones, lo cual brindará en última instancia, beneficios en la salud pública y de los ecosistemas.</p>
69	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b>I. No garantiza la disponibilidad de combustible</b></p> <p>a) Para hacer uso de la nueva tecnología (EPA10/Euro VI) se requiere de diésel de ultrabajo azufre con 15ppm de azufre. El cual a la fecha no se cuenta en cantidades suficientes como para abastecer al mercado. PEMEX apenas produjo en promedio alrededor de 95,931 barriles de UBA diario entre enero de 2013 a agosto de 2014, mientras que el consumo medio de diésel es de alrededor de 400 mil barriles diarios.</p> <p>b) El gobierno federal, debido a la baja en el precio de venta del crudo, anunció el 30 de enero de 2015 una reducción en el presupuesto de PEMEX por más de 62 mil millones de pesos los cuales sin duda se verán reflejados en el nivel de inversión que tenía planeado en sus refinerías (las cuales están diseñadas, dicho sea de paso, para crudo pesado el cual tiene una gran cantidad de azufre).</p> <p>c) PEMEX, en específico la gerencia de control de producción, no conoce de planes de producción, comercialización o distribución de diésel UBA; avance en las modificaciones en las plantas de producción y suministro de diésel UBA en los próximos meses por lo que se intuye que PEMEX no estará listo para enero de 2017 con el combustible que se requiere por lo que el primer supuesto de la norma, EL CAMBIO TECNOLÓGICO SE DE EN ENERO DE 2018, NO SE DARÍA POR LA FALTA DE ESTE COMBUSTIBLE.</p> <p>d) La norma de combustibles vigente NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, ESPECIFICACIONES DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES PARA LA PROTECCIÓN AMBIENTAL, publicada en el DOF el 30 de enero de 2006 establecía en su tabla 7 la disponibilidad de diésel UBA (15ppm de azufre) para septiembre de 2009 en todo el territorio nacional</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala, con base en información proporcionada por Petróleos Mexicanos (Pemex), en el mes de mayo del año en curso, que para el mes de septiembre de 2015, cerca del 90% del volumen de diésel con ultra-bajo contenido de azufre (UBA) que se consume en México, será producido en las refinerías existentes en el país, por lo que el que el hecho de que el sector ambiental del Gobierno de la República otorgue un plazo de poco más de 24 meses para la entrada en vigor de los estándares B, es para que los sujetos regulados cuenten con ese tiempo para poder efectuar los ajustes y las adecuaciones pertinentes en sus líneas de producción, así como en sus cadenas de proveeduría, se considera que es un tiempo apropiado y más aún cuando el cumplimiento del nuevo estándar A, es el que se ha exigido durante los últimos siete años, aproximadamente.</p> <p>Además, si se toma en cuenta que la publicación de la NOM-044-SEMARNAT-2015 está programada para este año, la fecha a partir de la cual se hará exigible el cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos, el periodo en el que aplicarían los estándares intermedios sería muy corto, por lo que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales estaría cayendo en uno de los puntos que el promovente manifiesta respecto de los tiempos de producción, logística, tiempos de diseño e ingeniería, planeación de producto, rendimiento de combustible de las tecnologías, etc.</p> <p>Aunado a ello, se menciona que la tecnología EPA07 ya no se produce, por lo que sólo se podrían fabricar o importar motores o vehículos diseñados con tecnología EURO V, lo cual</p>

y eso no sucedió. Cinco años de su supuesto cumplimiento seguimos sin el combustible y sin una actualización de la norma vigente.

e) Si bien es cierto que la reforma energética plantea la entrada en vigor de nuevas empresas al sistema de distribución de combustibles a partir del 2016, éstos estarán sujetos a lo que PEMEX les venda y no serán capaces de distribuir diésel UBA, en teoría, sino hasta 2017 que ellos puedan importarla libremente por lo que aquí hay dos disyuntivas. La primera, el escenario A del proyecto de modificación de la norma de hacer el cambio tecnológico en 2018 no se dará por que no habrá combustible en el primer mes del 2017 lo cual empujará el estándar (de acuerdo a lo establecido en el transitorio TERCERO) hasta el 2019; y segundo no habrá un aliciente (demanda del mercado) comercial por importar combustibles más limpios para el 2017 los cuales sin duda serán más caros que el diésel convencional.

f) Por otro lado el proyecto de modificación de la NOM 044-2006 contempla los binomios a implementar EPA04/EuroIV y EPA10/EuroVI, tecnologías que deben utilizar UREA que es un líquido para reducir las emisiones de NOx en motores que utilizan diésel, mismo líquido que no se encuentra regulado, es decir, no existe una norma de las especificaciones de la calidad de UREA que se necesita para que estos motores funcionen; motivo por el cual se desconoce, no nada más el precio, sino la estrategia de distribución completa de este líquido en todo el territorio nacional. Es importante mencionar que este Líquido agregaría un costo extra a la operación de los nuevos vehículos automotores a diésel, impactando en gastos logísticos, de mantenimiento y sobre todo el impacto directo sería en el bolsillo del usuario final, aunado los costos al cambio de tecnología que puede causar el salto de 2 binomios de la tecnología actual.

#### Justificación

En vista de lo expuesto y la relevancia que tiene el tema para el desarrollo del país y las implicaciones de salud que hay, le pido de la manera más atenta considere la implementación de un estándar intermedio, como es el binomio EPA07/Euro V para el logro de los objetivos ambientales de México y un sano desarrollo de la industria nacional.

(1) <http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf>

(2) Indicador Automotriz, Octubre 2014, Vol. 252, p. 5 y 20

(3) Reforma, 04/Febrero/2015 Primera plana sección de Negocios.

(4) [http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12\\_01\\_2013-Carlos-Gil.pptx](http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx)

(5) [www.conasami.gob.mx/salarios\\_minimos.html](http://www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html)

(6) <http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/>

(7) <http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/>

provocaría una problemática en términos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Finalmente, la solución acuosa de urea que se expenda en el territorio mexicano deberá cumplir con las especificaciones contempladas en la norma ISO 22241-1:2006, misma que aparece citada en el Capítulo 8 (Bibliografía) del instrumento normativo objeto del presente análisis.

#### PROCEDENTE

Si bien, la NOM-044-SEMARNAT-2015 no contemplará estándares intermedios y, a pesar de lo manifestado por Pemex, lo cual se describe líneas arriba, se modifica la redacción del artículo Tercero Transitorio, a fin de brindarle certeza jurídica al sector regulado, en caso de que para el mes de enero de 2018, no exista plena disponibilidad de diésel automotriz con la calidad que se requiere para hacer exigible el cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos.

Por lo tanto, el artículo Tercero Transitorio queda de la siguiente manera:

#### Dice:

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diésel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

#### Debe decir:

**TERCERO A. Máximo un año después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el**

		<p>mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.</p> <p><b>TERCERO B.</b> Seis meses después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.</p>
70	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p><b>II. No toma en cuenta la situación económica del país ni el impacto en la población</b></p> <p>a) El cambio tecnológico de EPA04/EuroIV a EPA10/EuroVI supone un costo de entre 10-12% (1) del costo del vehículo, que en el caso de un vehículo pesado equivaldría alrededor de entre 10,000 y 20,000 USD, costo que tendría que asumir el consumidor final ya que el costo tecnológico los fabricantes siempre lo trasladan. En cambio el costo de EPA04/Euro IV a EPA07/EuroV supone un costo de entre 1000 a 4000USD (2) lo cual es más fácilmente asimilable por el cliente final y el fabricante es más fácil que de un incentivo de venta como lo hace actualmente en sus promociones comerciales.</p> <p>b) En el caso de la industria del transporte de pasaje es una industria que, y particularmente en áreas urbanas, ve castigada la cuota que cobra (pasaje) al usuario final por estar regulada normalmente por la autoridad competente del estado o municipio, incluso por algunos congresos locales y con el cambio de tecnología no se ve prevé que el gobierno autorice cambios de tarifas para que el transportista pueda asumir el incremento del costo del vehículo.</p> <p>c) El director general del Fondo Energía e Infraestructura de México, Mario Gabriel Budebo, declaró que bajo las condiciones por las que atraviesa el país ve muy difícil que el Gobierno mexicano pueda liberar el precio de las gasolinas en 2017(3) por lo que se vaticina que el precio de los combustibles permanezcan por lo menos para el primer semestre del 2018, dificultando más aun la entrada de esta tecnología.</p> <p>d) En cuanto al parque vehicular, de acuerdo a cifras de la Dirección General de Autotransporte Federal de 2012, el parque</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que los costos que implicará la entrada en vigor de límites máximos permisibles más estrictos, están contemplados en la Manifestación de Impacto Regulatorio asociada al Proyecto de Modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006.</p> <p>Por otro lado, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), al no contar con recursos para poder otorgar incentivos en este tenor, buscará una mayor coordinación con la Dependencia encargada del Programa de Chatarrización, a fin de identificar en qué se puede mejorar este instrumento o buscar otras alternativas para fomentar la adquisición de autobuses, camiones y tractocamiones nuevos por parte de las pequeñas y medianas empresas, así como de las personas que utilizan los vehículos como herramienta de trabajo y, con ello, disminuir la edad promedio de la flota vehicular de los vehículos pesados a diésel.</p> <p>Finalmente, se aclara que la tecnología EPA07 ya no se produce, por lo que sólo se podrían fabricar o importar motores o vehículos diseñados con tecnología EURO V, lo cual provocaría una problemática en términos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.</p>

vehicular de carga constaba de 807,808 unidades motrices de las cuales el 88.6% del parque vehicular, mientras que los servicios de pasaje y turismo representan el 6.2% y el 5.1% respectivamente. Por otro lado el entorno del autotransporte en México se desglosa de la siguiente manera: 110,385 hombres-camión (82.9% de los permisionarios de carga); 203,219 unidades (28.3% de la flota); 19,544 pequeños transportistas (14.6% de los permisionarios de carga); 220,676 unidades (30.8% de la flota); 3,066 medianas y grandes empresas (2.3% de los permisionarios de carga); 291,788 unidades (40.7% de la flota).

Aunado a lo antes descrito se sabe que el parque vehicular promedia 15.96 años para carga; sin embargo, en las carreteras del país siguen circulando unidades con más de 40 años de antigüedad. (4).

Esto quiere decir que las empresas que tienen el capital suficiente para afrontar el desafío del cambio tecnológico corresponden a las empresas grandes, el 82.9% de los permisionarios de carga, difícilmente podrían ser reemplazados por el incremento de costos como se argumentó en el inciso primero de este apartado.

e) En las consideraciones del proyecto, no se toma en cuenta el grave problema en el que se encuentra inmerso el autotransporte en México en cuanto a la renovación vehicular. Si bien existe un Programa Federal que promueve la renovación vehicular de Camiones, Tractocamiones y Autobuses, a través de un estímulo fiscal que una compañía o un hombre-camión puede cambiar su vehículo por una unidad nueva o seminueva de menos de 6 años de uso; y que aplica para unidades de carga clase 7 y 8 y autobuses con más de 10 asientos. Como se argumentó anteriormente, los hombres camión tienen un 27% del parque vehicular; son en su mayoría informales y su acceso a financiamiento para adquirir unidades nuevas es limitado; por lo que este esquema de Renovación no es funcional para todo el mercado del sector transporte; es más, los incentivos que están otorgando son mucho menores a que si los mismos hombres camión comercializarán sus vehículos.

**En caso de dar un salto de dos binomios en tecnología de combustible (EPA10 o Euro VI), estamos hablando que tanto las pymes como los hombres camión no optarían por el estímulo que ofrece la SHCP pues no alcanzaría para el enganche; lo que necesitan hacer es realizar cambios graduales a los siguientes binomios (Euro V o EPA 07) y así contribuir con la economía del transporte.**

f) El problema que genera el incremento tan drástico de precio de ir de una tecnología de emisiones EPA04/EuroIV a EPA10/EuroVI sin una gradualidad impacta no nada mas al sector transporte sino también al público en general al verse estos obligados a pagar por el incremento de la tecnología que el transportista trasladara al consumidor final.

No se puede dejar de lado la caída tan fuerte que ha sufrido el poder adquisitivo en los últimos veinte años. El salario mínimo, en términos reales en 1994 correspondía a 78.84 pesos

	<p>mientras que en el 2014 se cuenta con uno de 57.98 (5).</p> <p><b>Justificación</b></p> <p>En vista de lo expuesto y la relevancia que tiene el tema para el desarrollo del país y las implicaciones de salud que hay, le pido de la manera más atenta considere la implementación de un estándar intermedio, como es el binomio EPA07/Euro V para el logro de los objetivos ambientales de México y un sano desarrollo de la industria nacional.</p> <p>(1) <a href="http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf">http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf</a>  (2) Indicador Automotriz, Octubre 2014, Vol. 252, p. 5 y 20  (3) Reforma, 04/Febrero/2015 Primera plana sección de Negocios.  (4) <a href="http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx">http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx</a>  (5) <a href="http://www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html">www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html</a>  (6) <a href="http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/">http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/</a>  (7) <a href="http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/">http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/</a></p>	
71	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>III. No considera los factores externos e internacionales en los que se ve envuelta la industria Automotriz mexicana.</b></p> <p>a) No se puede dejar de lado la grave situación por la que atraviesa el mercado interno de la industria automotriz mexicana al ver tan deprimido las ventas internas, que dicho sea de paso generan miles de empleo en México.</p> <p>Las estadísticas muestran que el mercado interno disminuyó en 1.5% durante el 2014 en las ventas a mayoreo en los vehículos pesados y 9.8% para las ventas a menudeo (6).</p> <p>b) En abril del 2013 los especialistas en el tema (7) destacaron “que en los últimos 4 años los vehículos pesados chatarra importados habían representado el 23% del total de la venta, en 2012 el 30% y en el último bimestre de 2013 el 54%, lo cual demuestra que en los últimos meses se ha presentado un incremento exponencial. Al tiempo de reiterar el impacto negativo de estas unidades chatarra en la seguridad vial de calles y carreteras, así como en el medio ambiente” Desafortunadamente el proyecto de modificación no analiza en sus considerandos esta variable para hacer un calendario de introducción de tecnologías más acorde a lo que se vive en el país.</p> <p>c) Cabe mencionar que debido a los acuerdos comerciales suscritos por México ante el TLC, en 2017 se podrán importar vehículos año modelo 2015 y en el 2019 la importación de vehículos usados será libre sin importar el año modelo. Lo anterior quiere decir que la industria nacional estará compitiendo con vehículos con tecnología EPA10/EuroVI usados para cuando entre la norma. Entonces tendremos</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que los costos que implicará la entrada en vigor de límites máximos permisibles más estrictos están contemplados en la Manifestación de Impacto Regulatorio asociada al Proyecto de Modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006.</p> <p>Por otro lado, se señala que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), al no contar con recursos para poder otorgar incentivos en este tenor, buscará una mayor coordinación con la Dependencia encargada del Programa de Chatarrización, a fin de identificar en qué se puede mejorar este instrumento o buscar otras alternativas para fomentar la adquisición de autobuses, camiones y tractocamiones nuevos por parte de las pequeñas y medianas empresas, así como de las personas que utilizan los vehículos como herramienta de trabajo y, con ello, disminuir la edad promedio de la flota vehicular de los vehículos pesados a diesel.</p> <p>Finalmente, se aclara que la tecnología EPA07 ya no se produce, por lo que sólo se podrían fabricar o importar motores o vehículos diseñados con tecnología EURO V, lo cual provocaría una problemática en términos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.</p>

<p>vehículos año modelo 2015 por ejemplo (con tecnología de emisiones EPA10) compitiendo con vehículos año modelo 2018 o 2019 a precios muy dispares. De suceder esto, tendremos “supuestamente” vehículos con las emisiones deseadas pero a costa de pérdida de empleos y entonces el gobierno no tendrá que preocuparse por la venta de vehículos nuevos por que no habrá que vender en el país.</p> <p>d) Las medidas que ha tomado el gobierno federal contra la importación de vehículos usados si bien es cierto que han avanzado (límites de horario en las garitas, jueces removidos, actualización del decreto automotriz, etc.), también es cierto que son limitadas y no prohíbe la importación de éstos vehículos.</p> <p><b>Justificación</b></p> <p>En vista de lo expuesto y la relevancia que tiene el tema para el desarrollo del país y las implicaciones de salud que hay, le pido de la manera más atenta considere la implementación de un estándar intermedio, como es el binomio EPA07/Euro V para el logro de los objetivos ambientales de México y un sano desarrollo de la industria nacional.</p> <p>(1) <a href="http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf">http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf</a>  (2) Indicador Automotriz, Octubre 2014, Vol. 252, p. 5 y 20  (3) Reforma, 04/Febrero/2015 Primera plana sección de Negocios.  (4) <a href="http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx">http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx</a>  (5) <a href="http://www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html">www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html</a>  (6) <a href="http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/">http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/</a>  (7) <a href="http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/">http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/</a></p>	
<p><b>72</b> <b>Comentario 6.</b></p> <p><b>IV. El proyecto independientemente de su naturaleza ligada a las emisiones debe incluir el análisis comercial o económico de la medida (tiempos de producción, logística, tiempos de diseño e ingeniería, planeación de producto, rendimiento de combustible de las tecnologías, etc.), con la finalidad de lograr avances en los dos aspectos, reducir emisiones y ayudar en el desarrollo económico del sector, es decir desarrollo sustentable.</b></p> <p>a) El proyecto de modificación no toma en cuenta la cadena productiva en la comercialización de los vehículos. En su transitorio CUARTO da tan solo 6 meses de inventario cuando, evidentemente este plazo es inferior al plazo que le lleva a la cadena productiva para desplazar los inventarios que se tienen. El inventario tanto en la red de distribuidores como en la planta de un fabricante de vehículos es aproximadamente el de un año de venta, por lo que 6 meses dañaría a las ya de por si lastimadas ventas.</p> <p><b>Justificación</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el promovente no indica cuánto tiempo más sería pertinente otorgar para poder desplazar los inventarios en proceso, razón por la cual esa parte se considera no procedente.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es necesario que el texto correspondiente sea lo suficientemente claro para que no existan diversas interpretaciones; por lo tanto, el artículo Transitorio Cuarto, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de</p>

<p>En vista de lo expuesto y la relevancia que tiene el tema para el desarrollo del país y las implicaciones de salud que hay, le pido de la manera más atenta considere la implementación de un estándar intermedio, como es el binomio EPA07/Euro V para el logro de los objetivos ambientales de México y un sano desarrollo de la industria nacional.</p> <p>(1) <a href="http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf">http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf</a>  (2) Indicador Automotriz, Octubre 2014, Vol. 252, p. 5 y 20  (3) Reforma, 04/Febrero/2015 Primera plana sección de Negocios.  (4) <a href="http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx">http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx</a>  (5) <a href="http://www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html">www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html</a>  (6) <a href="http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/">http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/</a>  (7) <a href="http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/">http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/</a></p>	<p>los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>CUARTO. A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para enajenar, por primera vez, en el territorio nacional, en el territorio nacional, los motores nuevos o vehículos automotores que los incorporen, fabricados o importados que hayan cumplido con los límites máximos permisibles asociados al estándar A de las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana.</b></p>
<p><b>73 Comentario 7.</b></p> <p><b>V. No evalúa los riesgos de salud de no implementarse correctamente un cambio de emisiones acorde a la realidad en las que se ve inmerso México.</b></p> <p>a) De acuerdo a estimaciones del ICCT la actualización de la NOM-044 vigente “evitaría la emisión de 225mil toneladas de partículas finas y de 160 mil toneladas de “carbón negro” en un periodo de veinte años, reduciendo impactos negativos tanto en el derecho a la salud de las personas como en el clima”(5), sin embargo al no tener considerados los múltiples factores (que se han detallado a lo largo de éste documento) que involucran una implementación exitosa ponen más en riesgo la salud de los mexicanos. Mejor transitar por un estándar intermedio que garantice la reducción de contaminante de manera significativa y de más fácil implementación, como lo es el estándar Euro V, que uno que ya sabemos desde el día uno que está destinado al fracaso.</p> <p>b) Si bien es cierto que el cambio tecnológico propuesto en el proyecto de modificación de la norma prevé una reducción en los NOx en un 89%, de los HC en un 28% y del material particulado en un 50%, la no implementación del estándar tan ambicioso reduciría los niveles de contaminantes en cero por ciento!! Mejor sería transitar por un estándar intermedio como es el Euro V, el cual prevé una reducción significativa a los niveles de contaminantes que tenemos actualmente, una reducción de NOx en 57% y una reducción de 54% en HC.</p> <p><b>Justificación</b></p> <p>En vista de lo expuesto y la relevancia que tiene el tema para el desarrollo del país y las implicaciones de salud que hay, le pido de la manera más atenta considere la implementación de un estándar intermedio, como es el binomio EPA07/Euro V para el logro de los objetivos ambientales de México y un sano desarrollo de la industria nacional.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que los costos y beneficios que conllevará la exigencia del cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos están contemplados en la Manifestación de Impacto Regulatorio asociada al Proyecto de Modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006.</p> <p>En otro orden de ideas, se indica que, dado que la evolución de las tecnologías se efectúa a la par de la mejora en la calidad de los combustibles, siendo el segundo tema coordinado por otra Dependencia del Gobierno de la República, en el futuro se buscará una mayor coordinación entre las sectores ambiental y energético, a fin de poder exigir el cumplimiento de límites máximos permisibles todavía más estrictos.</p> <p>Por otro lado, si se toma en cuenta que la publicación de la NOM-044-SEMARNAT-2015 está programada para este año, la fecha a partir de la cual se hará exigible el cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos, el periodo en el que aplicarían los estándares intermedios sería muy corto, por lo que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales estaría cayendo en uno de los puntos que el promovente manifiesta respecto de los tiempos de producción, logística, tiempos de diseño e ingeniería, planeación de producto, rendimiento de combustible de las tecnologías, etc.</p> <p>Finalmente, se aclara que la tecnología EPA07 ya no se produce, por lo que sólo se podrían fabricar o importar motores o vehículos diseñados con tecnología EURO V, lo cual provocaría una problemática en términos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.</p>



<p>(1) <a href="http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf">http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/euro-vi-whitepaper.pdf</a></p> <p>(2) Indicador Automotriz, Octubre 2014, Vol. 252, p. 5 y 20</p> <p>(3) Reforma, 04/Febrero/2015 Primera plana sección de Negocios.</p> <p>(4) <a href="http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx">http://www.cleanairinstitute.org/nama/mexico/wp-content/uploads/2013/03/SCT-GIZ-Chatarrizacion-12_01_2013-Carlos-Gil.pptx</a></p> <p>(5) <a href="http://www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html">www.conasami.gob.mx/salarios_minimos.html</a></p> <p>(6) <a href="http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/">http://anpact.com.mx/blog/category/uncategorized/</a></p> <p>(7) <a href="http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/">http://anpact.com.mx/blog/dialogo-con-la-industria-automotriz-vehiculos-usados/</a></p>	
---	--

PROMOVENTE: ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA																														
74	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>Con relación al <b>PROYECTO de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos</b>, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de diciembre 2014, para consulta pública, me permito hacer los siguientes comentarios para que se consideren en la NOM definitiva:</p> <p>Con respecto al numeral 5.1.1 que especifica los límites máximos permitidos de emisiones de monóxido de carbono (CO), Óxidos de Nitrógeno (NOx), Hidrocarburos No Metano (HCNM), Hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOx) y partículas (Part), provenientes del escape de los motores y vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 Kg que los integran, certificados mediante ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, que se indican en la Tabla 1.</p> <p>Tabla 1</p> <table border="1" data-bbox="152 1213 818 1398"> <thead> <tr> <th>Estándar</th> <th>Método de Prueba</th> <th>CO</th> <th>NO<sub>x</sub></th> <th>HCNM</th> <th>HCNM + NOx</th> <th>Part</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7" style="text-align: center;">g/bhp-hr<sup>1)</sup></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">1A<sup>2)</sup></td> <td rowspan="2">CT y CSE</td> <td rowspan="2">15.5</td> <td rowspan="2">No aplica</td> <td>No aplica</td> <td>2.4</td> <td rowspan="2">0.10</td> </tr> <tr> <td>0.5</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>1B<sup>3)</sup></td> <td>CT y CSE</td> <td>15.5</td> <td>0.20</td> <td>0.14</td> <td>No aplica</td> <td>0.01</td> </tr> </tbody> </table> <p>Notas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>g/bhp-hr = gramos por caballo de fuerza al freno por hora.</li> <li>Estándar <b>1A</b>. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de julio de 2014 y hasta diciembre de 2017, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 4.10 y 4.11. El estándar 1A permite dos opciones para HCNM+NO<sub>x</sub>: a) un máximo de 2.4 sin límite de HCNM, o b) un máximo de 2.5 con límite en HCNM de 0.5.</li> <li>Estándar <b>1B</b>. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 4.10 y 4.11.</li> </ol> <p><b>5.1.2</b> Los motores nuevos deberán cumplir con los estándares 1A o 1B, establecidos en la Tabla 1 y la vida útil indicada en la Tabla 1.1.</p>	Estándar	Método de Prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HCNM	HCNM + NOx	Part	g/bhp-hr <sup>1)</sup>							1A <sup>2)</sup>	CT y CSE	15.5	No aplica	No aplica	2.4	0.10	0.5	2.5	1B <sup>3)</sup>	CT y CSE	15.5	0.20	0.14	No aplica	0.01	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que lo referente a la plena disponibilidad del diesel con ultrabajo contenido de azufre (UBA) no se especificará en los pies de las Tablas 1, 2, 3, y 4 del instrumento normativo objeto del presente análisis, por lo que tal propuesta se considera No Procedente.</p> <p>Ahora bien, en torno a los comentarios generales, se establece, lo siguiente:</p> <p>El parámetro de opacidad se utilizaba como una aproximación para medir las emisiones de partículas sólidas y líquidas durante las pruebas a motores y vehículos nuevos; esto, debido a que los sistemas de control de emisiones retienen la mayor parte de las mismas; el parámetro de opacidad no resulta útil para medirlas y ahora, en su lugar, se considera el parámetro de número de partículas, que permite cuantificar estas emisiones, con lo cual, el aspecto de emisiones de partículas está cubierto por la NOM.</p> <p>Asimismo, se aclara que los límites máximos permisibles de emisión y los ciclos de prueba, en los cuales se basa la NOM-044, son consistentes con aquellos incluidos en las regulaciones estadounidense y europea en esta materia.</p> <p>Por otra parte, durante la operación normal de estos vehículos no generan emisiones visibles, gracias al empleo de sistemas de diagnóstico a bordo y de control de emisiones.</p> <p>Finalmente, en el tema de los incentivos, se expresa que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales al no contar con recursos para poder otorgar incentivos en este tenor, buscará una mayor coordinación con la Dependencia encargada del Programa de Chatarrización, a fin de identificar en qué se puede mejorar dicho programa o buscar otras alternativas para fomentar la adquisición de autobuses, camiones y tractocamiones nuevos por parte de las pequeñas y medianas empresas y, con ello, disminuir la edad promedio de la flota vehicular de los vehículos pesados a diesel</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es importante hacer referencia a la fecha asociada a los estándares B contemplada en las notas al pie de las tablas 1, 2, 3, y 4 de la norma que nos ocupa, ya que a partir de ella se estará exigiendo el cumplimiento de límites máximos permisibles más estrictos, en comparación con los que todavía se encuentran vigentes.</p>
Estándar	Método de Prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HCNM	HCNM + NOx	Part																										
g/bhp-hr <sup>1)</sup>																																
1A <sup>2)</sup>	CT y CSE	15.5	No aplica	No aplica	2.4	0.10																										
				0.5	2.5																											
1B <sup>3)</sup>	CT y CSE	15.5	0.20	0.14	No aplica	0.01																										

Tabla 1.1

Peso bruto vehicular (kg)	Vida útil	
	Distancia (km)	Tiempo (años)
3,857 8,845	177,023	10
8,846 14,970	297,721	
14,971 y mayores	700,046	

**Además del numeral 5.1.3, que señala:** Las especificaciones de los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), partículas (Part), número de partículas (Núm. Part) y amoníaco (NH<sub>3</sub>), provenientes del escape de los motores y vehículos automotores nuevos con un peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg que los integren, certificados mediante ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, y por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, se indican en la Tabla 2.

Tabla 2

Estándar	Método de Prueba	CO	NO <sub>x</sub>	HC	HCNM	Part	Núm. Part.	NH <sub>3</sub>
		g/kWh <sup>1</sup>					Número/kWh <sup>2</sup>	ppm <sup>3</sup>
2A <sup>4</sup>	CEEC	1.5	3.5	0.46	No aplica	0.02	No aplica	No aplica
	CET	4.0		No aplica	0.55	0.03	No aplica	No aplica
2B <sup>5</sup>	CEEMAP	1.5	0.4	0.13	No aplica	0.01	8.0 x 10 <sup>11</sup>	10
	CETMAP	4.0	0.46	0.16	No aplica	0.01	6.0 x 10 <sup>11</sup>	10

Notas:

1. g/kWh = gramos por kilowatt hora.
2. Número/kWh= número de partículas por kilowatt hora.
3. ppm =partes por millón.
4. Estándar **2A**. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de julio de 2014 y hasta diciembre de 2017, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC) y Ciclo Europeo de Transición (CET), establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, descritos en los numerales 4.8 y 4.9.
5. Estándar **2B**. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de enero de 2018, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Estado Estable Mundial Armonizado de Prueba (CEEMAP) y Ciclo Estado Transitorio Mundial Armonizado de Prueba (CETMAP), establecidos por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y descritos en los numerales 4.6 y 4.7.

Derivado de lo anterior y, en congruencia con la Respuesta al Comentario No. 53, lo que se modifica es el artículo Transitorio Tercero, mismo que queda de la siguiente manera:

**Dice:**

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

**Debe decir:**

**TERCERO A.** Máximo un año después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.

**TERCERO B.** Seis meses después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se

5.1.4 Los motores nuevos deberán cumplir con los estándares 2A o 2B, establecidos en la Tabla 2 y la vida útil indicada en la Tabla 2.1.

Tabla 2.1

Peso Bruto Vehicular (kg)	Vida útil		
	Distancia (km)		Tiempo (años)
	Estándar 2A	Estándar 2B	Estándares 2A y 2B
3,857 15,999	200,000	300,000	6
16,000 y mayores	500,000	700,000	7

**Comentarios Generales:**

1. Considerando que no se tiene una certeza de los valores registrados de los nuevos límites máximos permitidos que indican los numerales 5.1.1., 5.1.2, 5.1.3 y 5.1.4 y las Tablas 1, 1.1, 2 y 2.1, para los motores y vehículos automotores, dado que no se cuenta con el suministro de la calidad del diésel de Ultra Bajo Contenido de Azufre (UBA) menor a 15 ppm como lo requieren las nuevas tecnologías de motores, se hace muy complicado que en el corto plazo se pueda contar con éste tipo de diésel en todas las rutas de la red carretera nacional, dado que en las grandes ciudades donde se cuenta con ésta calidad de diésel se puede suministrar, pero en la mayoría de las estaciones de servicio que están ubicadas en otras poblaciones donde no se tiene planeado contar con el diésel UBA, los motores que se fabriquen a partir de julio 2015, no podrán cumplir en la operación con los límites máximos permitidos que establece la modificación al proyecto de NOM-044-SEMARNAT-2006, por lo que proponemos que los pasos para el cumplimiento de los numerales antes referidos indique como Nota de las tablas 1 y 2, como sigue:

**Tabla 1**

3.- Estándar **1B**. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de enero de 2018 **(o en la fecha que se cuente con el suministro de diésel UBA en todas las estaciones de servicio del país y de la red carretera nacional)**, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 4.10 y 4.11.

**Tabla 2**

4.- Estándar **2B**. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de julio de 2014 y hasta diciembre de 2017 **(o en la fecha que se cuente con el suministro de diésel UBA en todas las estaciones de servicio del país y de la red carretera nacional)**, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC) y Ciclo Europeo de Transición (CET), establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, descritos en los numerales 4.8 y 4.9.

**modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.**

2. Por otra parte, los nuevos límites permitidos para motores y vehículos automotores que establece el proyecto de modificación a la NOM-SCT- 044-SEMARNAT-2006, No resuelve el fondo de la problemática de las partículas provenientes del escape de motores que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores y la contaminación ambiental, ya que uno de los principales problemas, sigue y seguirá siendo, la antigüedad de los vehículos a diésel del autotransporte que presentan una edad promedio de 18 años. También las empresas pequeñas y medianas del autotransporte, son las que se verán más limitados a adquirir los nuevos camiones y tractocamiones con las especificaciones de las Tablas 1, 1.1, 2 y 2.1, esto tomando en cuenta que los actuales vehículos a diésel en operación que usan el diésel es estándar, así como de los modelos más recientes, y que de acuerdo con el registro del programa de verificación vehicular federal que ha venido ejecutando la SCT, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal desde 1990, para los diferentes años modelo, resultan fuera de los límites para los camiones de modelos más recientes de 1998 y posteriores, tanto con placas federales como para los vehículos del transporte privado con placas estatales.

Por lo anterior y compartiendo atender la prevención del impacto al medio ambiente, creemos que se debe buscar conjuntamente la solución que establezca el incentivo suficiente para modernizar la flota vehicular y sus motores y así, atender el problema de manera escalonada y a fondo, congruente a los nuevos límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, con la realidad de la flota en nuestro país.

**PROMOVENTE: CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL (CEMDA), RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
75	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p>Sirva el presente oficio para someter al periodo de consulta pública los comentarios del Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) al "Proyecto de modificación a la norma oficial mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos."</p> <p>El CEMDA tuvo la oportunidad de participar en el proceso de actualización de dicha NOM desde sus primeras discusiones, por lo que reconocemos el esfuerzo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) en especial a la Dirección General de Industria en actualizar una norma que tenía un retraso de varios años y que tiene un impacto significativo en las emisiones del sector transporte así como en los impactos en la salud de la población. Es así que apoyamos la propuesta presentada por la SEMARNAT que se alinea a las mejores prácticas internacionales.</p> <p>Ante las prioridades del sector ambiental, y en congruencia con las estrategias del Programa Especial de Cambio Climático (PECC), específicamente estrategia 4.1 que busca "Utilizar tecnologías y combustibles que reduzcan la emisión de carbono negro, mejorando la calidad del aire y la salud pública" la actualización de la NOM 044 contribuye sustancialmente a dicho objetivo. Siendo los beneficios de la propuesta de actualización normativa evitar la emisión dentro del periodo comprendido del año 2018 al 2037 de: 225 mil toneladas de partículas PM2.5, 160 mil toneladas de carbono negro, 4 millones de toneladas de NOx, así como evitar más de 55 mil muertes prematuras por cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares y enfermedades respiratorias agudas causadas por las emisiones de vehículos a diesel. La cuantificación de los beneficios es 11 veces mayor respecto de los costos.</p> <p>Además las tecnologías planteadas en la norma permitirán obtener un beneficio adicional al tener una mayor eficiencia de los motores, reduciendo el consumo de combustible y generando un beneficio directo en los transportistas que utilicen este tipo de tecnologías. El uso de sistemas de diagnóstico a bordo avanzados permitirán incorporar mecanismos de monitoreo de los motores y vehículos mucho más precisos que conlleven a una correcta implementación de la norma. Es así que con la propuesta de modificación México estaría alineándose con las mejores prácticas internacionales al contar con las certificaciones americanas y europeas EPA10/EURO VI.</p> <p>El CEMDA sugiere revisar la congruencia entre el título y el objetivo de la norma para que coincida la referencia de los</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala, además de que el promovente no efectúa ninguna propuesta de cambios específicos en el título y en el objetivo de esta norma, que el cumplimiento de los límites máximos permisibles (LMP) de emisiones incluidos en la NOM-044-SEMARNAT-2015, son para determinados contaminantes atmosféricos que, en conjunto, resultan ser diferentes entre sí, si se comparan los estándares A y B que se contemplan en el instrumento normativo objeto del presente análisis; razón por la cual, el incorporar el total de dichos contaminantes, al menos en el título, podría generar confusión de cuáles LMP aplicarán a la entrada en vigor de esta norma.</p> <p>En ese sentido, se indica que, con base en que al inicio de la vigencia de la NOM-044-SEMARNAT-2015, no será necesario contar con diesel de ultrabajo contenido de azufre, tampoco se agregará ninguna especificación en torno al uso de ese tipo de combustible dentro del cuerpo de la norma.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con relación al Título del instrumento normativo de referencia, se indica lo siguiente:</p> <p>1 Si bien, en el Programa Nacional de Normalización (PNN) 2014, se inscribió la Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, <u>partículas y opacidad</u> de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, equipadas con este tipo de motores, los integrantes del Pleno del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada el 1 de diciembre de 2014, aprobaron la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y <u>partículas</u> provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, por lo que, si bien, los títulos son distintos, la decisión del COMARNAT, que</p>

contaminantes regulados. Así como especificar el requerimiento de contenido de azufre del diesel de ultrabajo contenido de azufre.

Sin duda la disponibilidad del diesel de ultra bajo contenido de azufre es factor clave para la implementación de la norma propuesta. Por lo que hacemos un llamado a la Comisión Reguladora de Energía (CRE) para que a la brevedad emita una norma en materia de calidad de combustibles tomando como referencia las especificaciones y calendarios establecidos en el proyecto de modificación de la NOM 044 presentado por la SEMARNAT.

es un cuerpo colegiado, es la que prevalece en ese sentido.

2 Posteriormente, cuando el Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006 se envió al Diario Oficial de la Federación (DOF), para publicación a consulta pública, por una omisión involuntaria, se omitió incluir la última parte del título; razón por la cual en la edición del DOF del 17 de diciembre de 2014, no aparece el texto “así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores”, situación que se está aclarando en el presente documento, aunque cuando esta Respuesta a Comentarios se publique en ese órgano de difusión, en el proemio aparecerá el título completo, en congruencia con lo aprobado por el COMARNAT.

3. Debido a que los contaminantes contemplados en los estándares B son distintos a aquellos que son regulados a través de los estándares A, la decisión, para no generar confusión de cuáles de éstos se tendrán que medir en determinado momento, es que en el título se incluirá únicamente esa palabra (contaminantes).

4. Asimismo, con la finalidad de ser consistentes con la respuesta a aquellos comentarios en los que se acepta cambiar el término “unidades nuevas” por “vehículos automotores nuevos”, en el título de la NOM-044-SEMARNAT-2015, esta sustitución se verá reflejada. Cabe mencionar que por este cambio se tendrán que realizar ajustes menores en la redacción.

En cuanto al Objetivo, se expresa que la redacción del mismo se ajustará para hacerlo consistente con el título de la NOM-044-SEMARNAT-2015, en el sentido de que todos los compuestos y las partículas ahí indicados, se reducirán a un solo término, el de “contaminantes”, aunque en el numeral 1 del instrumento normativo se incorporará, al final del párrafo, el texto “conforme a lo especificado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana”, para dejar en claro que los contaminantes a medir dependerán del estándar que se encuentre vigente en determinado momento.

Por último, en cuanto a las características del diésel con ultrabajo contenido de azufre, la decisión es que se modifica la redacción del artículo Tercero Transitorio del propio instrumento normativo objeto del presente análisis. Es oportuno mencionar que, debido a que la Respuesta al Comentario No. 58 también se calificó como Parcialmente Procedente, el cambio aceptado está contemplado en el texto que aparece más adelante.

Consecuentemente, el Título, el Objetivo y el artículo Transitorio Tercero de la NOM-044-SEMARNAT-2015, quedan como se indica a continuación:

**Dice:**

**TÍTULO**

PROYECTO DE MODIFICACIÓN A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-044-SEMARNAT-2006, QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE HIDROCARBUROS TOTALES, HIDROCARBUROS NO METANO, MONÓXIDO DE CARBONO, ÓXIDOS DE NITRÓGENO Y PARTÍCULAS PROVENIENTES DEL ESCAPE DE MOTORES NUEVOS QUE USAN DIESEL COMO COMBUSTIBLE Y QUE SE UTILIZARÁN PARA LA PROPULSIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR DE 3,857 KILOGRAMOS, ASÍ COMO PARA UNIDADES NUEVAS CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR A 3,857 KILOGRAMOS EQUIPADAS CON ESTE TIPO DE MOTORES.

### 1. OBJETIVO

Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes de amoníaco (NH<sub>3</sub>), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NO<sub>x</sub>), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas (Part), provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

**TERCERO.** En enero de 2017, la Secretaría evaluará la disponibilidad en territorio nacional de diesel de ultrabajo contenido de azufre con la finalidad de determinar si existen las condiciones necesarias para cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el estándar B, de las tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma. En el caso de que no se cuente con la disponibilidad, la Secretaría modificará la entrada en vigor de del estándar B por doce meses, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización.

**Debe decir:**

### TÍTULO

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-044-SEMARNAT-2015,** QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE **CONTAMINANTES** PROVENIENTES DEL ESCAPE DE MOTORES NUEVOS QUE USAN DIESEL COMO COMBUSTIBLE Y QUE SE UTILIZARÁN PARA LA PROPULSIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR A 3,857 KILOGRAMOS, ASÍ COMO PARA **VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS** CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR A 3, 857 KILOGRAMOS EQUIPADOS CON **DICHO** TIPO DE MOTORES.

### 1. OBJETIVO

Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de **contaminantes** provenientes del escape de motores nuevos



que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, **conforme a lo especificado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana.**

**TERCERO A. Máximo un año después** de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el primer trimestre del año 2017, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 12 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018. Adicionalmente, se llevará a cabo una segunda consulta, al cumplirse dos años de la vigencia de este instrumento normativo, teniéndose que realizar el mismo procedimiento, hasta que existan las condiciones necesarias para la aplicación de dichos estándares B.

**TERCERO B. Seis meses** después de la entrada en vigor del presente instrumento normativo, la Secretaría efectuará consultas, a la autoridad encargada de emitir y vigilar que se cumpla con las disposiciones de la norma oficial mexicana a través de la cual se establecen las especificaciones de la calidad de los combustibles fósiles a consumir en nuestro país, respecto de la plena disponibilidad en el territorio nacional del diésel automotriz que se requiere para poder exigir el cumplimiento de los límites máximos permisibles asociados a los estándares B contemplados en la NOM-044-SEMARNAT-2015. Si derivado de ello, se identifica que no existe tal disponibilidad, la autoridad ambiental, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicará, a más tardar en el último trimestre del año 2016, el instrumento mediante el cual se modificará la fecha de la entrada en vigor de los estándares B, misma que se diferirá 24 meses, contados a partir del 01 de enero de 2018.

PROMOVENTE: DAIMLER, MERCEDES-BENZ, RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
76	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>OBSERVACIONES</b></p> <p>PRIMERA.- En términos del proyecto de norma PROY-NOM-044 que se analiza, se establece en el transitorio CUARTO que “A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A”.</p> <p>A este respecto la definición propuesta en el PROY-NOM-044 podría tener interpretaciones confusas en los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Define a los inventarios en “proceso” sin explicar claramente cuáles son estos.</li> <li>b) No define las personas físicas o morales que comercializan los inventarios.</li> <li>c) No hace mención del proceso de comercialización de los vehículos automotores nuevos en caso de caer en los supuestos del transitorio TERCERO.</li> </ul> <p>Dicho lo anterior, solicitamos la inclusión de la siguiente redacción que da mayor certeza al PROY-NOM-044 y que se apegue al espíritu con la que fue creada.</p> <p><b>TRANSITORIO CUARTO</b></p> <p>“A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A y que se encuentren en los inventarios del fabricante o distribuidor.</p> <p><b>En caso de que la entrada en vigor del estándar B se modifique, de acuerdo a lo establecido en el transitorio TERCERO, no se otorgará un plazo perentorio de 6 meses para la comercialización de vehículos nuevos producidos durante la vigencia del estándar A”</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la propuesta emitida por el promovente, se considera redundante, tanto en la parte de los inventarios como en lo referente a que no se otorgue el plazo adicional de seis meses, en caso de que la entrada en vigor de los estándares B se efectúe en una fecha posterior al 1° de enero de 2018, por lo que estos dos asuntos se consideran No Procedentes.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es necesario que el texto correspondiente sea lo suficientemente claro para que no existan diversas interpretaciones; por lo tanto, el artículo Transitorio Cuarto, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para enajenar, por primera vez, en el territorio nacional, en el territorio nacional, los motores nuevos o vehículos automotores que los incorporen, fabricados o importados que hayan cumplido con los límites máximos permisibles asociados al estándar A de las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana.</p>

PROMOVENTE: CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES (CONCAMIN), RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
77	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b> <b>CONSIDERANDO</b></p> <p>Que los vehículos automotores nuevos que usan diesel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.</p> <p>Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</p> <p>Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.</p> <p>Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el 12 de octubre de 2006, el instrumento normativo que se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), fue la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</i></p> <p>De igual forma, se establece que en la publicación del 30 de junio de 2014 del DOF, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales emitió el <i>ACUERDO por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2, únicamente en lo que se refiere al estándar B, de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011</i>, motivo por el cual tampoco es viable, realizar el cambio sugerido por el promovente.</p> <p>Finalmente, se señala que, debido a que el proyecto publicado en el DOF, a consulta pública, el 17 de diciembre de 2014, se trata de la modificación a la NOM-044-SEMARNAT-2006, debe existir congruencia en este tenor.</p> <p>No obstante lo anterior, se aclara que, en la nueva versión de la NOM-044, el texto "unidades nuevas" será sustituido por "vehículos automotores nuevos".</p>

tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4o. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: [dgi@semarnat.gob.mx](mailto:dgi@semarnat.gob.mx)

Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.

**DEBE DECIR  
CONSIDERANDO**

Que los vehículos automotores nuevos que usan diesel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.

Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para **Vehículos automotores nuevos** con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.

Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para **Vehículos automotores nuevos** con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.

Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos

	<p>con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>Vehículos automotores nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4o. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: <a href="mailto:dgi@semarnat.gob.mx">dgi@semarnat.gob.mx</a></p> <p>Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>CONCAMIN: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p>	
78	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de <b>vehículos automotores</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los <b>vehículos automotores</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. <b>Se excluye a los motores re-manufacturados.</b></p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN: Se requiere tener consistencia entre el título de la norma y su objetivo. Ser consistente con el título y sentido de la norma.</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Debido a que es claro que los motores re-manufacturados son distintos a los motores nuevos, además de que no es necesario efectuar dicha exclusión, se elimina la última la parte del Campo de Aplicación.</p> <p>Además, tomando en cuenta la justificación proporcionada por el comentarista, se incluye, entre comas, el texto “en todo el territorio nacional”, después del término “observancia obligatoria”.</p> <p>Cabe señalar que para que exista consistencia en todo el instrumento, si en los párrafos correspondientes no aparece el título completo del instrumento normativo, el texto “norma oficial mexicana” aparecerá en letras minúsculas.</p> <p>Por lo tanto, el Campo de Aplicación queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p>

		<p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta norma oficial mexicana es de observancia obligatoria, <b>en todo el territorio nacional</b>, para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>
79	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores <b>o motores</b>, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN:</b> Ampliar el alcance de la definición de fabricante como productor de motor y automotor.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se modifica el numeral 4.12, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores <b>o motores</b>, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p>
80	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (<b>con variaciones aceptables menores al 30%</b>); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se modifica el numeral 4.13, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (<b>con variaciones aceptables menores al 30%</b>); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de</p>

	<p>emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN: Cada fabricante de motor establece la familia de motor de acuerdo a su desarrollo tecnológico.</b> La clasificación de las familias de motores, no significa un incumplimiento en el nivel de emisiones establecido en esta norma.</p>	<p>combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p>
<p>81</p>	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p>4.24 Vehículo automotor nuevo: <b>vehículo automotor con un kilometraje máximo de 5,000 kilómetros y que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional ni en su lugar de origen por el fabricante, importador o distribuidor al cliente final (el cual se entenderá Persona física o moral destinataria del vehículo automotor nuevo y última en la cadena de comercialización).</b></p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN: Consideramos que la definición se acerca a la definición de un vehículo nuevo y liga la condición de kilometraje máximo y la enajenación de bien.</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no le es aplicable a quienes en su caso se catalogarían como distribuidores y clientes finales, no se acepta tal incorporación. De igual forma, se señala que la autoridad ambiental del Gobierno de la República no tendría forma de determinar que los vehículos no fueron enajenados por primera vez en su lugar de origen, aunado a que tampoco cuenta con las facultades o atribuciones para poder comprobar ese tipo de acciones.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con la finalidad de que exista consistencia entre los textos de las definiciones de los conceptos que son coincidentes en otros instrumentos normativos asociados a fuentes móviles, tanto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como de otras Dependencias del Gobierno Federal, la definición de vehículo automotor nuevo, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>Debe decir:</b> <b>Antes 4.24, ahora 4.26</b></p> <p><b>4.26 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje de hasta 5,000 kilómetros y con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.</p>
<p>82</p>	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>TRANSITORIO CUARTO:</b> A partir de la fecha de la entrada en</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que,</p>

	<p>vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios <b>del (en proceso)</b> de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>TRANSITORIO CUARTO:</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios del <b>cliente final</b> de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN: A efectos de desplazar los inventarios con tecnología que correspondan al estándar “A” de la norma.</b></p>	<p>debido a que este instrumento normativo no les es aplicable a quienes califican como cliente final, esa parte del comentario del promovente se considera No Procedente.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es necesario que el texto correspondiente sea lo suficientemente claro para que no existan diversas interpretaciones; por lo tanto, el artículo Transitorio Cuarto, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para <b>enajenar, por primera vez, en el territorio nacional, en el territorio nacional, los motores nuevos o vehículos automotores que los incorporen, fabricados o importados que hayan cumplido con los límites máximos permisibles asociados al estándar A de las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana.</b></p>
83	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p><b>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que las condiciones de operación, así como la aclaración sobre la urea, se repetirían en dos numerales consecutivos C.1.4 y C.1.5, prevalecerá lo establecido en el segundo numeral, por lo que no se incluirán en el primero.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>A efecto de que el funcionamiento sea el correcto, en las condiciones apropiadas, el numeral C.1.4, se modifica para quedar como se menciona a continuación. Es oportuno mencionar que los grados Kelvin, al ser absolutos, su nomenclatura es K y no °K como apareció en el proyecto publicado el 17 de diciembre de 2014; razón por la cual también se hacen los ajustes pertinentes.</p> <p>Además, para que la exclusión de la urea en lo que corresponde al numeral C.1.4 como propone el promovente no sea repetitiva, el inciso C.1.5 también se modifica para quedar como aparece a continuación:</p> <p><b>Dice:</b></p>



<p><b>nacional.</b> C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. A temperatura ambiente entre 7°C y 35°C (266°K y 308°K) ;</li> <li>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</li> <li>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</li> </ul> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p><b>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones en condiciones normales de operación:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) A temperatura ambiente entre -7° y 35°C (266° y 308°K)</li> <li>b) A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m.</li> <li>c) A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70C (343°K). Nota: A este numeral no le aplica en caso de monitoreo del nivel de reactivo (solución de acuosa urea) en su taque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</li> </ul> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p>	<p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO<sub>x</sub>. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio nacional.</p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. A temperatura ambiente entre -7°C y 35°C (266°K y 308°K) ;</li> <li>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</li> <li>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</li> </ul> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO<sub>x</sub>. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p>
---	--

	<p>a. A temperatura ambiente entre 7° C y 35°C (266°K y 308°K) ;</p> <p>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</p> <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</p> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>CONCAMIN:</b> Las condiciones de operación del control de emisiones operan de acuerdo a las condiciones de diseño.</p>	<p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones <b>en condiciones normales de operación, las cuales se mencionan en el siguiente inciso.</b></p> <p>C.1.5 El sistema de control de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre -7°C y 35°C (266 K y 308 K) ;</p> <p>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</p> <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343 K)</p> <p><b>Los numerales C.1.4 y C.1.5 no aplican</b> en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p>
84	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones en operación de mínimas revoluciones o ralenti por viaje. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b> <b>CONCAMIN:</b> Dicho párrafo menciona el concepto de</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>En consideración a las observaciones técnicas del sistema OBD y en función de no mezclar la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor, el punto B.7.2.4.2 se modifica, tal y como lo propone el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones <b>en operación de mínimas revoluciones o ralenti por viaje.</b> El sistema OBD</p>

	<p><b>detección de fallas en cilindros (misfiring), pero mezcla la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor.</b></p> <p>La detección de falla en cilindros para todas las condiciones de velocidad y carga está solo considerada para motores de ignición. Para motores de compresión solo aplica en condiciones de operación en ralentí o mínimas revoluciones (idle).</p>	<p>deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p>
<p>85</p>	<p><b>Comentario 9.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a <b>las unidades nuevas</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los <b>Vehículos automotores nuevos</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>CONCAMIN: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 6.2 se modifica, para quedar como se menciona a continuación.</p> <p>Cabe mencionar que debido a que el Comentario No. 57, también resultó ser parcialmente procedente, el nuevo numeral 6.2 queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Solicitud en escrito libre;</li> <li>b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</li> <li>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</li> <li>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará: <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</li> <li>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</li> </ul> </li> </ul> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p>

El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.

En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.

Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.

**Debe decir:**

**6.2** Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:

- a. Solicitud en escrito libre;
- b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;
- c. Especificaciones técnicas del motor **nuevo** a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los **vehículos automotores nuevos** objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.
- d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:
  - I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o
  - II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación

En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento de los sistemas OBD y de control de NO<sub>x</sub> exigibles para los estándares B contemplados en la presente norma oficial mexicana, el fabricante o importador remitirá documentos complementarios, siempre y cuando a través de ellos se demuestre que se cumple con dichos sistemas; estos documentos deberán estar firmados por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.

En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del

		<p>día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.</p> <p>Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue aceptada y responderá al interesado su resolución en apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.</p>
86	<p><b>Comentario 10.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana no coincide con ninguna norma internacional.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</b></p> <p>ISO-22241, que señala las características químicas y físicas, las pruebas de validación, así como las formas de almacenaje y transporte de UREA.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b>  <b>CONCAMIN:</b> Es necesario señalar el estándar de producción y control de calidad de la urea, en base a los estándares internacionales vigentes.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que en el Capítulo 7. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas, se debe aclarar si la coincidencia es total o parcial y, en este último caso, se debe indicar qué secciones de la norma internacional son concordantes con qué numerales del instrumento normativo que nos ocupa.</p> <p>En ese sentido, se establece que en el proyecto de modificación publicado en el Diario Oficial de la Federación sólo se establece la concentración de la urea en solución acuosa; por lo tanto, no aplica la concordancia establecida por el promovente.</p>
87	<p><b>Comentario 11.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p>N.A.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>Motor nuevo:</b> es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de un componente o componentes después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b>  <b>CONCAMIN:</b> Ser consistente con el texto y sentido de la</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que no se aceptará por completo la redacción propuesta por este promovente, al existir un texto que brinda una mayor claridad.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Dado que es necesaria la inclusión de este concepto, se incluye la definición de Motor nuevo en el capítulo correspondiente.</p> <p>Resulta importante mencionar que, debido a que el Comentario No. 36 se calificó como procedente, el nuevo numeral 4.19 queda de la siguiente manera:</p>

	<b>norma.</b>	<b>Debe decir:</b>  <b>(Nuevo)</b>  <b>4.19 Motor nuevo:</b> es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de componente alguno después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.
--	---------------	--

**PROMOVENTE: ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES (ANPACT),  
RECIBIDO EL 16 DE FEBRERO DE 2015.**

No.	COMENTARIO RECIBIDO	RESPUESTA
88	<p><b>Comentario 1.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>CONSIDERANDO</b></p> <p>Que los vehículos automotores nuevos que usan diesel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.</p> <p>Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</p> <p>Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.</p> <p>Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>unidades nuevas</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el 12 de octubre de 2006, el instrumento normativo que se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), fue la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</i></p> <p>De igual forma, se establece que en la publicación del 30 de junio de 2014 del DOF, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales emitió el <i>ACUERDO por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2, únicamente en lo que se refiere al estándar B, de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011, motivo por el cual tampoco es viable, realizar el cambio sugerido por el promovente.</i></p> <p>Finalmente, se señala que, debido a que el proyecto publicado en el DOF, a consulta pública, el 17 de diciembre de 2014, se trata de la modificación a la NOM-044-SEMARNAT-2006, debe existir congruencia en este tenor.</p> <p>No obstante lo anterior, se aclara que, en la nueva versión de la NOM-044, el texto “unidades nuevas” será sustituido por “vehículos automotores nuevos”.</p>

que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4o. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: [dgi@semarnat.gob.mx](mailto:dgi@semarnat.gob.mx)

Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.

#### **DEBE DECIR**

#### **CONSIDERANDO**

Que los vehículos automotores nuevos que usan diesel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.

Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para **Vehículos automotores nuevos** con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.

Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para **Vehículos automotores nuevos** con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.

Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno,



	<p>partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para <b>Vehículos automotores nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4o. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: <a href="mailto:dgi@semarnat.gob.mx">dgi@semarnat.gob.mx</a></p> <p>Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</b></p>	
89	<p><b>Comentario 2.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de <b>vehículos automotores</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los <b>vehículos automotores</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. <b>Se excluye a los motores re-manufacturados.</b></p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Debido a que es claro que los motores re-manufacturados son distintos a los motores nuevos, además de que no es necesario efectuar dicha exclusión, se elimina la última la parte del Campo de Aplicación.</p> <p>Además, tomando en cuenta la justificación proporcionada por el comentarista, se incluye, entre comas, el texto “en todo el territorio nacional”, después del término “observancia obligatoria”.</p> <p>Cabe señalar que para que exista consistencia en todo el instrumento, si en los párrafos correspondientes no aparece el título completo del instrumento normativo, el texto “norma oficial mexicana” aparecerá en letras minúsculas.</p> <p>Por lo tanto, el Campo de Aplicación queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular</p>

	<p><b>ANPACT: Se requiere tener consistencia entre el título de la norma y su objetivo. Ser consistente con el título y sentido de la norma.</b></p>	<p>mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b></p> <p>Esta norma oficial mexicana es de observancia obligatoria, <b>en todo el territorio nacional</b>, para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores <b>nuevos</b> con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>
<p><b>90</b></p>	<p><b>Comentario 3.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores <b>o motores</b>, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT: Ampliar el alcance de la definición de fabricante como productor de motor y automotor.</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se modifica el numeral 4.12, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>4.12 Fabricante:</b> empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores <b>o motores</b>, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p>
<p><b>91</b></p>	<p><b>Comentario 4.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (<b>con variaciones aceptables menores al 30%</b>); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión,</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>Se modifica el numeral 4.13, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (<b>con variaciones aceptables menores al 30%</b>); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>Debe decir:</b></p>

	<p>el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT: Cada fabricante de motor establece la familia de motor de acuerdo a su desarrollo tecnológico.</b></p> <p>La clasificación de las familias de motores, no significa un incumplimiento en el nivel de emisiones establecido en esta norma.</p>	<p><b>4.13 Familia de motor:</b> grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p>
<p>92</p>	<p><b>Comentario 5.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p>4.24 Vehículo automotor nuevo: <b>vehículo automotor con un kilometraje máximo de 5,000 kilómetros y que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional ni en su lugar de origen por el fabricante</b>, importador o distribuidor al cliente final (el cual se entenderá Persona física o moral destinataria del vehículo automotor nuevo y última en la cadena de comercialización).</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>ANPACT: Consideramos que la definición se acerca a la definición de un vehículo nuevo y liga la condición de kilometraje máximo y la enajenación de bien.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no le es aplicable a quienes en su caso se catalogarían como distribuidores y clientes finales, no se acepta tal incorporación. De igual forma, se señala que la autoridad ambiental del Gobierno de la República no tendría forma de determinar que los vehículos no fueron enajenados por primera vez en su lugar de origen, aunado a que tampoco cuenta con las facultades o atribuciones para poder comprobar ese tipo de acciones.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Con la finalidad de que exista consistencia entre los textos de las definiciones de los conceptos que son coincidentes en otros instrumentos normativos asociados a fuentes móviles, tanto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como de otras Dependencias del Gobierno Federal, la definición de vehículo automotor nuevo, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>4.24 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p><b>Debe decir:</b> <b>Antes 4.24, ahora 4.26</b></p> <p><b>4.26 Vehículo automotor nuevo:</b> vehículo automotor <b>que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje de hasta 5,000 kilómetros y con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.</b></p>

<p>93</p>	<p><b>Comentario 6.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>TRANSITORIO CUARTO:</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios del <b>(en proceso)</b> de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>TRANSITORIO CUARTO:</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios del <b>cliente final</b> de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT A efectos de desplazar los inventarios con tecnología que correspondan al estándar “A” de la norma.</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no les es aplicable a quienes califican como cliente final, esa parte del comentario del promovente se considera No Procedente.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>Es necesario que el texto correspondiente sea lo suficientemente claro para que no existan diversas interpretaciones; por lo tanto, el artículo Transitorio Cuarto, queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios (en proceso) de los vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>CUARTO.</b> A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para <b>enajenar, por primera vez, en el territorio nacional, en el territorio nacional, los motores nuevos o vehículos automotores que los incorporen, fabricados o importados que hayan cumplido con los límites máximos permisibles asociados al estándar A de las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana.</b></p>
<p>94</p>	<p><b>Comentario 7.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que las condiciones de operación, así como la aclaración sobre la urea, se repetirían en dos numerales consecutivos C.1.4 y C.1.5, prevalecerá lo establecido en el segundo numeral, por lo que no se incluirán en el primero.</p> <p><b>PROCEDENTE</b></p> <p>A efecto de que el funcionamiento sea el correcto, en las condiciones apropiadas, el numeral C.1.4, se modifica para quedar como se menciona a continuación. Es oportuno mencionar que los grados Kelvin, al ser absolutos, su nomenclatura es K y no °K como apareció en el proyecto publicado el 17 de diciembre de 2014; razón por la cual también se hacen los ajustes pertinentes.</p>

<p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p><b>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio nacional.</b></p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. A temperatura ambiente entre 7°C y 35°C (266°K y 308°K) ;</li> <li>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</li> <li>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</li> </ul> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p><b>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones en condiciones normales de operación:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) A temperatura ambiente entre -7° y 35°C (266° y 308°K)</li> <li>b) A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m.</li> <li>c) A temperaturas del refrigerante del motor superiores a</li> </ul>	<p>Además, para que la exclusión de la urea en lo que corresponde al numeral C.1.4 como propone el promovente no sea repetitiva, el inciso C.1.5 también se modifica para quedar como aparece a continuación:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO<sub>x</sub>. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio nacional.</p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. A temperatura ambiente entre -7°C y 35°C (266°K y 308°K) ;</li> <li>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</li> <li>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</li> </ul> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>APÉNDICE C.</b> Características técnicas para el Sistema de Control de NO<sub>x</sub>.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del</p>
--	---

	<p><b>70C (343°K). Nota: A este numeral no le aplica en caso de monitoreo del nivel de reactivo (solución de acuosa urea) en su taque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</b></p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre 7° C y 35°C (266°K y 308°K) ;</p> <p>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</p> <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</p> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de Almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT: Las condiciones de operación del control de emisiones operan de acuerdo a las condiciones de diseño.</b></p>	<p>funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO<sub>x</sub>. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones <b>en condiciones normales de operación, las cuales se mencionan en el siguiente inciso.</b></p> <p>C.1.5 El sistema de control de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre -7°C y 35°C (266 K y 308 K) ;</p> <p>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</p> <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343 K)</p> <p><b>Los numerales C.1.4 y C.1.5 no aplican</b> en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p>
<p><b>95</b></p>	<p><b>Comentario 8.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones en operación de</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>En consideración a las observaciones técnicas del sistema OBD y en función de no mezclar la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor, el punto B.7.2.4.2 se modifica, tal y como lo propone el promovente.</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p>

	<p>mínimas revoluciones o ralentí por viaje. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p><b>ANPACT</b> Dicho párrafo menciona el concepto de detección de fallas en cilindros (misfiring), pero mezcla la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor.</p> <p>La detección de falla en cilindros para todas las condiciones de velocidad y carga está solo considerada para motores de ignición. Para motores de compresión solo aplica en condiciones de operación en ralentí o mínimas revoluciones (idle).</p>	<p><b>Debe decir:</b></p> <p><b>B.7.2.4.2</b> Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones <b>en operación de mínimas revoluciones o ralentí por viaje</b>. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p>
<p><b>96</b></p>	<p><b>Comentario 9.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a <b>las unidades nuevas</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los <b>Vehículos automotores nuevos</b> objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma .</p>	<p>El comentario se considera <b>PROCEDENTE</b></p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, el numeral 6.2 se modifica, para quedar como se menciona a continuación.</p> <p>Cabe mencionar que debido a que el Comentario No. 57, también resultó ser parcialmente procedente, el nuevo numeral 6.2 queda de la siguiente manera:</p> <p><b>Dice:</b></p> <p><b>6.2</b> Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Solicitud en escrito libre;</li> <li>b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</li> <li>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</li> <li>d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará: <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</li> <li>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</li> </ul> </li> </ul> <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p>

En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanuda al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.

El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.

En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.

Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.

**Debe decir:**

**6.2** Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:

- a. Solicitud en escrito libre;
- b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;
- c. Especificaciones técnicas del motor **nuevo** a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los **vehículos automotores nuevos** objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.
- d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará:
  - I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o
  - II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación

En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento de los sistemas OBD y de control de NO<sub>x</sub> exigibles para los estándares B contemplados en la presente norma oficial mexicana, el fabricante o importador remitirá documentos complementarios, siempre y cuando a través de ellos se demuestre que se cumple con dichos sistemas; estos documentos deberán estar firmados por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.



		<p>En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.</p> <p>Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue aceptada y responderá al interesado su resolución en apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.</p>
97	<p><b>Comentario 10.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p><b>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</b></p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana no coincide con ninguna norma internacional.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p> <p><b>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</b></p> <p>ISO-22241, que señala las características químicas y físicas, las pruebas de validación, así como las formas de almacenaje y transporte de UREA.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>ANPACT Es necesario señalar el estándar de producción y control de calidad de la urea, en base a los estándares internacionales vigentes.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que en el Capítulo 7. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas, se debe aclarar si la coincidencia es total o parcial y, en este último caso, se debe indicar qué secciones de la norma internacional son concordantes con qué numerales del instrumento normativo que nos ocupa.</p> <p>En ese sentido, se establece que en el proyecto de modificación publicado en el Diario Oficial de la Federación sólo se establece la concentración de la urea en solución acuosa; por lo tanto, no aplica la concordancia establecida por el promovente.</p>
98	<p><b>Comentario 11.</b></p> <p><b>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</b></p> <p>N.A.</p> <p><b>DEBE DECIR</b></p>	<p>El comentario se considera <b>PARCIALMENTE PROCEDENTE</b></p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que no se aceptará por completo la redacción propuesta por este promovente, al existir un texto que brinda una mayor claridad.</p>

