

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-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, publicado el 26 de abril de 2006.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-044-SEMARNAT-2006, QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE HIDROCARBUROS TOTALES, HIDROCARBUROS NO METANO, MONÓXIDO DE CARBONO, ÓXIDOS DE NITRÓGENO, PARTICULAS 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, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 26 DE ABRIL DE 2006.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de su Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 32 bis fracciones IV y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39 fracción V, 40 fracciones X y XI, 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 8 fracción V del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publica las respuestas a los comentarios y modificaciones efectuadas al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-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.

PROMOVENTE: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C., recibidos el 5 de junio de 2006, vía una carta firmada por el Ing. Juan José Guerra Abud, Presidente Ejecutivo.

COMENTARIO:

1. Cambiar del cuerpo de la norma el texto "límites máximos permisibles de emisión" por "estándares".

RESPUESTA:

No procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que la LGEEPA en la fracción IX de su artículo 111, faculta a la SEMARNAT para establecer "límites máximos permisibles de emisión".

COMENTARIO:

2. Incluir en el cuerpo de la norma, el peso bruto vehicular de las unidades nuevas.

RESPUESTA:

Procede. El texto queda como sigue: "..., así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores." El cambio se realiza en el título de la NOM, y en los siguientes numerales 1. Objetivo, 2. Campo de Aplicación y 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad.

COMENTARIO:

3. Cambiar la denominación "Certificado NOM" por "Acta de Cumplimiento".

RESPUESTA:

Procede. Queda la definición como sigue:

"4.1 Acta de Cumplimiento NOM

El documento que expide la PROFEPA mediante el cual se hace constar que los motores nuevos a diesel, así como las unidades nuevas equipadas con este tipo de motores que los incorporen objeto de esta Norma Oficial Mexicana, cumplen con la presente."

Así mismo se sustituye el término "Certificado NOM" por "Acta de Cumplimiento NOM" en los siguientes numerales: 4. Definiciones y 8. Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad.

COMENTARIO:

4. Incluir la definición "Sistema de control de Emisiones"

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ya que si bien los sistemas de control de emisiones son esenciales para el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión, estos sistemas no se encuentran referidos en el cuerpo de la norma, más que en las definiciones, por lo cual sería ociosa su definición. Sin embargo, para el control de las emisiones, en particular para el uso de sistemas de postratamiento que requieran de reactivos especiales para cumplir con la NOM, se ha establecido el numeral 5.3. con el siguiente texto:

"5.3 En el caso de los vehículos que requieran la utilización de un reactivo para ajustarse a los requisitos de las tablas 1 y/o 2, el fabricante o importador deberá, mediante una indicación mecánica o electrónica en el tablero de instrumentos del vehículo, informar al conductor del nivel del reactivo que presenta el dispositivo de almacenamiento de dicho reactivo. Se deberá incluir una advertencia cuando el nivel del reactivo: sea inferior al 10% del depósito o a un porcentaje más elevado a elección del fabricante o importador; o sea inferior al nivel correspondiente a la distancia de conducción posible con el nivel de reserva de combustible especificado por el fabricante.

Los sistemas de motor correspondientes al ámbito de aplicación del presente numeral incluirán un limitador del par motor que advertirá al conductor cuando el sistema del motor o el vehículo funcionen incorrectamente por causas imputables a la cantidad o calidad incorrectas del reactivo indicado en el párrafo anterior."

COMENTARIO:

5. Incorporación de las definiciones correspondientes a los ciclos de prueba de la Unión Europea.

RESPUESTA:

Procede. Se establecen las definiciones de los métodos de prueba de la Unión Europea y con el fin de ser congruentes también se incluyen los métodos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU.A., para quedar como sigue:

4.1. "Métodos de prueba, los que se enumeran a continuación:

4.1.1. Ciclo Transitorio (CT)

Ciclo de prueba consistente en cuatro fases, en donde se simula la operación del motor bajo condiciones de manejo en tráfico ligero urbano con paradas y arranques continuos, así como manejo en tráfico pesado urbano con pocas paradas y manejo en carretera con tráfico, repitiéndose la primera fase al final del procedimiento.

4.1.2. Ciclo Suplementario Estable (CSE)

Ciclo de prueba de 13 modos modificado en las que el motor debe operar cierto tiempo en cada modo bajo condiciones estables de velocidad y torque definidas.

4.1.3. Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC)

Ciclo de prueba estable de 13 modos en las que el motor debe operar cierto tiempo en cada modo bajo condiciones estables de velocidad y torque definidas.

4.1.4. Ciclo Europeo de Transición (CET)

Ciclo de prueba secuencial de modos transitorios consistente en tres fases en donde se simula la operación del motor bajo condiciones de manejo en ciudad a 50 Km/hr y paradas frecuentes, manejo en condiciones rurales con velocidad promedio de 72 km/hr y manejo en carretera con velocidad promedio de 88 km/hr.

4.1.5. Ciclo Europeo de Respuesta Bajo Carga (CERBC)

Ciclo de prueba con carga transitorio a velocidades y torque específicos utilizado para la determinación de la opacidad del humo proveniente del escape."

COMENTARIO:

6. Cambiar el valor del Estándar "B" correspondiente a EPA 2004, de 2.4 g/bhp-hr por 2.5 g/bhp-hr.

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, será necesario establecer que el valor es de 2.4 g/bhp-hr para HCNM+NOx, además de un valor opcional de 2.5 g/bhp-hr siempre y cuando no se exceda de 0.5 g/bhp-hr de HCNM. El cambio se integra en el estándar "B" de la Tabla 1 del numeral 5.1.

COMENTARIO:

7. Especificar que para el estándar "C" correspondiente a EPA 2007, el valor de NOx de 0.20 g/bhp-hr al ser un valor de transición se aceptarán motores con valores superiores a 0.20 g/bhp-hr siempre y cuando no excedan de 2.5 g/bhp-hr. Considerando las previsiones descritas en las secciones 86.007-11, 86.007-15 y 86.004-15 del Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

RESPUESTA:

No procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y debido a la incertidumbre de la disposición de plena disponibilidad de combustibles de ultra bajo contenido de azufre (15 ppm máximo), aunado a las dificultades y sus respectivos ajustes de las modalidades de cumplimiento que se han presentado en los países de origen de las tecnologías denominadas EPA 2007 y EURO V (correspondientes al Estándar "C"). Se ha decidido no incluir estos valores en la norma.

Sin embargo, se establecen dos artículos transitorios con el siguiente texto:

"TERCERO. Los nuevos límites máximos permisibles de emisión para la utilización de diesel de ultra bajo contenido de azufre (15 ppm máximo) correspondientes a las Tablas 1 y 2 serán establecidos seis meses después de la confirmación de la autoridad competente de la disponibilidad de diesel de 15 ppm máximo de azufre en todo el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005.

CUARTO. La entrada en vigor de los límites de emisión referidos en el transitorio que antecede no será menor a 18 meses contados a partir de que la autoridad competente determine que se cumple la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005."

COMENTARIO:

8. Referir los límites máximos de emisión de las Tablas 1 y 2 a las regulaciones de los EE.UU.A. y de la Unión Europea, según corresponda, por estándar de emisión.

RESPUESTA:

Procede. Queda el texto de los pies de las Tablas 1 y 2 como sigue:

Pie de Tabla 1

"Estándar A. Límites máximos permisibles para motores y/o unidades nuevos producidos en el año 2006 y hasta junio de 2008, obtenidos con el método de prueba Ciclo Transitorio (CT) descrito en el numeral 4.6.1.

Estándar B. Límites máximos permisibles para motores y/o unidades nuevos producidos a partir de julio de 2008 y hasta junio de 2011, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Transitorio (CT) y Ciclo Suplementario Estable (CSE) descritos en los numerales 4.6.1 y 4.6.2."

Pie de Tabla 2

"Estándar A. Límites máximos permisibles para motores y/o unidades nuevos producidos en el año 2006 y hasta junio de 2008, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC), Ciclo Europeo de Transición (CET) y Ciclo Europeo de Respuesta Bajo Carga (CERBC) descritos en los numerales 4.6.3, 4.6.4. y 4.6.5., según se establece en esta Tabla.

Estándar B. Límites máximos permisibles para motores y/o unidades nuevos producidos a partir de julio de 2008 y hasta junio de 2011, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC), Ciclo Europeo de Transición (CET) y Ciclo Europeo de Respuesta Bajo Carga (CERBC) descritos en los numerales 4.6.3, 4.6.4. y 4.6.5., según se establece en esta Tabla."

COMENTARIO:

9. Establecer que la NOM concuerda parcialmente con normas y lineamientos internacionales.

RESPUESTA:

No procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ya que no existen lineamientos internacionales, sino locales como los establecidos por la EPA o regionales como los de la Unión Europea.

COMENTARIO:

10. Complementar la bibliografía.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“7. Bibliografía

Norma Mexicana NMX-Z-013/1-1977, Guía para la redacción, estructuración y presentación de las Normas Oficiales Mexicanas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de octubre de 1977.

Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 86 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, vigente.

Directivas Europeas 88/77/CEE, 1999/96/EC, 2001/27/EC, 2005/55/EC, 2005/78/EC, Reg24.03 y sus subsiguientes enmiendas del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea.”

COMENTARIO:

11. Especificar el requerimiento de obtención del “Acta de Cumplimiento con la NOM” 30 días antes de la importación definitiva.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“8.1. El Acta de Cumplimiento NOM 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 con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.

El Acta de Cumplimiento NOM la expedirá la PROFEPA.”

COMENTARIO:

12. Cambio en el certificado de emisiones del país de origen del motor por el del país de origen de la certificación.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“8.2. Para obtener el Acta de Cumplimiento NOM, se debe:

I. Presentar los documentos siguientes:

a) Solicitud en escrito libre;

b) Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;

c) Especificaciones técnicas del motor a diesel y/o del motor y su sistema de control de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM;

d) Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM, indicando la durabilidad de emisiones correspondiente.

La PROFEPA aceptará:

i) Carta o constancia del fabricante del motor que incluya informe de resultados emitido por el laboratorio de prueba,

ii) Certificado o constancia emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o

iii) Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.”

COMENTARIO:

13. Eliminar del artículo CUARTO Transitorio que los límites máximos permisibles de emisión del Estándar "C" entrarán en vigor siempre y cuando exista plena disponibilidad en el territorio nacional de diesel con un contenido máximo de azufre de 15 ppm.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como se indica en la respuesta al comentario número 7.

COMENTARIO:

14. Cambio de la definición de "Informe de Resultados" y eliminación de la definición "Laboratorio".

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se establecen opciones para evaluar la conformidad con la NOM, uno de ellos es la aceptación de los informes de resultados, tal como lo prevé el artículo 83 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Sin embargo la definición de "Laboratorio" se modifica para quedar en el texto de la NOM como sigue:

"4.5. Laboratorio de pruebas

El laboratorio de pruebas acreditado y aprobado, con la infraestructura necesaria para realizar bajo los métodos de prueba establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana, las mediciones de emisión de gases, partículas y opacidad de humo establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana."

COMENTARIO:

15. Eliminación del requerimiento de reportar la calidad del diesel con el que fue realizada la prueba de certificación de origen.

RESPUESTA:

Procede. Se elimina del texto de la NOM el requerimiento de reportar la calidad del diesel con el que se realizó la prueba de emisión de gases y opacidad.

COMENTARIO:

16. Eliminación de la aceptación de carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se establecen opciones para evaluar la conformidad con la NOM, uno de ellos es la aceptación de los informes de resultados, tal como lo prevé el artículo 83 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

COMENTARIO:

17. Eliminación del requisito respectivo a que el diesel de prueba del país de origen sea similar al establecido en la NOM-086.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 15.

COMENTARIO:

18. Eliminación de la indicación de estándar de durabilidad de origen.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que los métodos y condiciones de prueba establecidos para evaluar la conformidad con la presente NOM incluyen la prueba de la durabilidad, razón por la cual si no se realiza o no se reporta, se entiende que dicho documento se encuentra incompleto y por tanto no puede ser válido.

COMENTARIO:

19. Ajustar redacción del numeral 8.2 para ser congruente con el cambio propuesto de la definición de "Certificado NOM" por "Acta de Cumplimiento NOM".

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 12.

COMENTARIO:

20. Aceptar hasta diciembre del año 2008 el estándar "A" y recorrer el calendario de entrada en vigor de los estándares "B" y "C".

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en nuestro país no se producen motores a diesel destinados a la propulsión de vehículos con peso bruto vehicular superior a 3,857 kilogramos. La tecnología para cumplir con los límites máximos permisibles correspondientes al estándar "B" del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-044-SEMARNAT-2006 ya se encuentra disponible en los países de origen de los vehículos, incluso desde hace varios años, por lo que los costos de desarrollo tecnológico ya se encuentran asimilados por los mercados de los países de origen de estas tecnologías. Aunado a lo anterior el adoptar los límites máximos permisibles correspondientes al estándar "B" significa un ahorro de poco más de 134 mil toneladas de contaminantes durante la vida útil de los vehículos de más de 3,857 kilogramos equipados con motor a diesel, con respecto a los vehículos que cumplen con el estándar "A".

Aunado a lo anterior, la fracción II del artículo 110 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece como uno de los criterios para la protección a la atmósfera la reducción y control de las emisiones contaminantes de las fuentes móviles para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico y para tal efecto, la fracción IX del artículo 111 de la misma Ley faculta a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a expedir en coordinación con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (hoy Secretaría de Economía para estos efectos), las normas oficiales mexicanas que establezcan los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores nuevos.

Por todo lo anterior y con el fin de asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico, así como las implicaciones económicas por el cambio de tecnologías, el Grupo de Trabajo ha decidido establecer el siguiente calendario: Estándar "A" a partir de 2006 y hasta junio de 2008. Estándar "B" a partir de julio de 2008 y hasta junio de 2011. Estándar "C" se elimina del cuerpo de la NOM por lo señalado en la respuesta al comentario número 7.

PROMOVENTE: Instituto Mexicano del Petróleo, recibidos el 19 de mayo de 2006, vía oficio No. DSMA/066/2006 firmado por el Ing. Nicolás Rodríguez Martínez, Director de Seguridad y Medio Ambiente.

COMENTARIO:

21. Inclusión en la NOM un artículo transitorio con el siguiente texto

"En tanto no exista laboratorio para evaluar la conformidad con las tablas 1 y 2 de la presente norma, la PROFEPA aceptará carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados, o certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen del motor a diesel y/o de la unidad equipara con este tipo de motores, en el que se demuestre que cumple con las disposiciones de la presente norma."

Con el fin de evaluar en México los motores representativos por familia a comercializar.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y si bien la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en su artículo 40 establece que las Normas Oficiales Mexicanas deberán de establecer las especificaciones y métodos de prueba de los productos, su artículo 53 señala que los productos a importarse deberán de contar con la autorización de la dependencia competente para regular el producto o servicio correspondiente, condición que ya se establece el numeral No. 8 de la NOM.

Ver respuesta a comentario 12.

PROMOVENTE: Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía, recibidos el 17 de mayo de 2006, vía oficio No. DGN.312.04.2006.2833 firmado por Rodolfo Consuegra Gamón, Director de Normalización.

COMENTARIO:

22. Sugieren reubicar la NMX-Z-13/1-1977 en el capítulo de Bibliografía e identificar en el texto de la norma el punto en el cual se está referenciando la NMX-AA-23-1986.

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se reubica la NMX-Z-13/1-1977 en el capítulo de Bibliografía. Sin embargo para clarificar la referencia a la NMX-AA-23-1986 se incluye el siguiente texto:

“Para la correcta aplicación de esta norma oficial mexicana se debe consultar la siguiente normatividad vigente o la que la sustituya.

Norma Mexicana NMX-AA-23-1986, Protección al Ambiente.- Contaminación Atmosférica. Terminología.- Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de julio de 1986.”

PROMOVENTE: Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo, recibidos el 22 de mayo de 2006, vía oficio No. GG/MEX/094/06 firmado por el Lic. Arturo Juncos Ortega, Gerente General de la CANAPAT.

COMENTARIO:

23. Observan necesario extender los valores del estándar “A” de cada tabla hasta diciembre del 2008. Consecuentemente recorrer el estándar “B” a junio de 2011, considerando que el diesel de 15 ppm máximo de azufre estará disponible en estas fechas.

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

PROMOVENTE: Instituto Mexicano del Petróleo, recibidos el 31 de mayo de 2006, vía oficio No. LEVYEM/038/2006 firmado por el M. en C. Gabriel López Vidal, Ejecutivo de Laboratorio.

COMENTARIO:

24. Cambiar del numeral 5.3

Dice:

“5.3. En caso de requerir aditivos adicionales para el postratamiento de gases del motor con el fin de cumplir con los Estándares de las Tablas 1 y 2, su disponibilidad no es objeto de esta norma; sin embargo, las unidades nuevas deberán incorporar un dispositivo que impida la operación del motor si no se cuenta con la cantidad y calidad especificada de dicho aditivo.”

Debe decir:

“5.3. En caso de requerir sustancias químicas adicionales para el postratamiento de gases del motor con el fin de cumplir con los Estándares de las Tablas 1 y 2, su disponibilidad no es objeto de esta norma; sin embargo, las unidades nuevas deberán incorporar un dispositivo que impida la operación del motor si no se cuenta con la cantidad y calidad especificada de dicha sustancia química.”

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y con el fin de dar claridad a la redacción se modifica el texto del proyecto de la NOM para quedar como sigue:

“5.3. En el caso de los vehículos que requieran la utilización de un reactivo para ajustarse a los requisitos de las tablas 1 y/o 2, el fabricante o importador deberá, mediante una indicación mecánica o electrónica en el tablero de instrumentos del vehículo, informar al conductor del nivel del reactivo que presenta el dispositivo de almacenamiento de dicho reactivo. Se deberá incluir una advertencia cuando el nivel del reactivo: sea inferior al 10% del depósito o a un porcentaje más elevado a elección del fabricante o importador; o sea inferior al nivel correspondiente a la distancia de conducción posible con el nivel de reserva de combustible especificado por el fabricante.

Los sistemas de motor correspondientes al ámbito de aplicación del presente numeral incluirán un limitador del par motor que advertirá al conductor cuando el sistema del motor o el vehículo funcionen incorrectamente por causas imputables a la cantidad o calidad incorrectas del reactivo indicado en el párrafo anterior.”

Ya que es necesario clarificar el funcionamiento de los reactivos adicionales.

COMENTARIO:

25. Se propone que mediante determinaciones en un laboratorio reconocido por SEMARNAT y PROFEPA se verifique el cumplimiento de los límites de emisión de la NOM.

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 12.

COMENTARIO:

26. Puntualizar la información requerida para la evaluación de la conformidad con las tablas 1 y 2.

Para la tabla 1 se deberá reportar:

- a) Los resultados de la prueba suplementaria.
- b) Los límites máximos fuera de ciclo "Not to Exceed" en dos aspectos: 1.- reportes de pruebas en dinamómetro de banco (22,000 horas de prueba) y 2.- Reporte de pruebas en ruta o recorrido.
- c) El resultado de laboratorio del Factor de Deterioro para la familia de motores.
- d) Vida útil y periodo de garantía de emisiones por familia de motores.

Para la tabla 2 se deberá reportar:

- a) La prueba de factor de deterioro en dinamómetro de banco.
- b) Reporte de emisiones en ruta o recorrido.
- c) Vida útil y periodo de garantía de emisiones por familia de motores.

RESPUESTA:

Procede parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 8 y 18 en los cuales se establecen los requerimientos que ha determinado el Grupo de Trabajo deberán cumplir los motores y vehículos objeto de esta NOM.

PROMOVENTE: Gobierno del Distrito Federal, recibidos el 13 de junio de 2006, vía oficio No. SMA/DGGAA/5183/2006 firmado por el Dr. Víctor Hugo Páramo Figueroa, Director General de Gestión Ambiental del Aire.

COMENTARIO:

27. Cambio de la definición:

"Aceleración: cuando el motor se encuentra en estado de aceleración"

Por la siguiente:

"Modo aceleración: método de prueba para determinar el humo de los motores caracterizado por cambiar de velocidad angular en el régimen de giro del motor".

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

"4.7. Modo Aceleración

Método de prueba caracterizado por cambiar de velocidad angular en el régimen del giro del motor."

COMENTARIO:

28. Cambio de la definición:

"Arrastre: cuando el motor se encuentra en estado de arrastre."

Por la siguiente:

"Modo de arrastre: método de prueba para determinar el humo de los motores caracterizado por aplicar carga de camino al motor."

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.8. Modo Arrastre

Método de prueba caracterizado por aplicar carga de camino al motor.”

COMENTARIO:

29. Cambio de la definición:

“Hidrocarburos (HC): son los hidrocarburos totales.”

Por la siguiente:

“Hidrocarburos totales (HC): Son un producto de la combustión incompleta de combustibles fósiles, los cuales están formados por átomos de hidrógeno y carbón, en varias combinaciones.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.3.1. Hidrocarburos (HC).

Son un producto de la combustión incompleta de combustibles fósiles, los cuales están formados por átomos de hidrógeno y carbón, en varias combinaciones.”

COMENTARIO:

30. Cambio de la definición:

“Monóxido de carbono (CO)”

Por la siguiente:

“Monóxido de Carbono (CO): Es un gas incoloro e inodoro producto de la combustión incompleta de los combustibles fósiles. Se forma por la combinación de un átomo de oxígeno y uno de carbono.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.3.4. Monóxido de Carbono (CO).

Es un gas incoloro e inodoro producto de la combustión incompleta de los combustibles fósiles. Se forma por la combinación de un átomo de oxígeno y uno de carbono.”

COMENTARIO:

31. Cambio de la definición:

“Oxidos de Nitrógeno (NOx)”

Por la siguiente:

“Oxidos de Nitrógeno (NOx): Grupo de gases altamente reactivos, los cuales contienen nitrógeno y oxígeno en cantidades variables. La mayoría no tienen olor ni color.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.3.5. Oxidos de Nitrógeno (NOx).

Grupo de gases altamente reactivos, los cuales contienen nitrógeno y oxígeno en cantidades variables. La mayoría no tienen olor ni color.”

COMENTARIO:

32. Incluir la siguiente la definición:

“Opacidad: Es una característica de los materiales a limitar o impedir el paso de un haz de luz.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.10. Opacidad

Es una característica de los materiales a limitar o impedir el paso de un haz de luz.”

COMENTARIO:

33. Hacer mención de los métodos de prueba que aplicarán de acuerdo a cada una de las tablas de límites máximos permisibles.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 8.

COMENTARIO:

34. Cambio de la definición:

“Unidad de nueva: vehículo automotor de transporte pesado para pasajeros, de arrastre o de carga, con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel y que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante, importador o ensamblador”

Por la siguiente:

“Unidad nueva: vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel y que no ha sido enajenado por primera vez.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.14 Unidad Nueva.

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 y/o que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador.”

COMENTARIO:

35. Cambio de la definición:

“Pico: cuando el motor se encuentra en el pico de cualquiera de los estados de aceleración o de arrastre de carga.”

Por la siguiente:

“Pico: Es el valor máximo de opacidad que se presenta en cualquiera de los modos de operación del motor (aceleración o arrastre).”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“4.13. Pico

Es el valor máximo de opacidad que se presenta en cualquiera de los modos de operación del motor (aceleración o arrastre).”

COMENTARIO:

36. Mencionar qué método de prueba debe aplicarse para cada una de las tablas de límites máximos permisibles.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 8.

COMENTARIO:

37. Establecer a la autoridad encargada de la evaluación así como la definición del procedimiento de evaluación de las especificaciones del numeral 5.3.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y tomando en cuenta que en el numeral 9. Vigilancia, se especifica que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana, se considera incluido el comentario.

COMENTARIO:**38. Bibliografía:**

Cambiar la referencia:

“Código Federal de Regulaciones Título 40, Subparte 86 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América”

Por la siguiente:

“Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 86 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 86 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, vigente.”

COMENTARIO:**39. Cambiar en el numeral 8.2 el texto:**

“... empleándose combustibles con especificaciones de prueba de acuerdo al país de origen, similares a las establecidas en la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005...”

Por el siguiente:

“... empleándose combustibles con especificaciones de prueba de acuerdo al país donde circulará.”

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 15.

COMENTARIO:

40. Cambiar la condición de afirmativa ficta del numeral 8.2 por el de negativa ficta.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

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

PROMOVENTE: Centro Nacional de Metrología, recibidos el 13 de junio de 2006, vía correo electrónico enviado por el M. en C. Raúl Herrera Basurto.

COMENTARIO:**41. Especificar en términos del Sistema Internacional de Unidades en el pie de las tablas 1 y 2 el significado de las unidades:**

“g/bhp-hr” y “g/Kwh”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“(g/bhp-hr - gramos por caballo de fuerza al freno por hora)”

“(g/Kwhr - gramos por kilowatt por hora)”

PROMOVENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, recibidos el 21 de junio de 2006, vía oficio No. 4.2.-3055 firmado por el Ing. Carlos A. González Narváez, Director General de Autotransporte Federal.

COMENTARIO:**42. Para motores y vehículos nuevos producidos en los años 2006 a 2008 se apliquen el estándar “A”, que el estándar “B” se aplique de 2009 y hasta junio de 2011 y que el estándar “C” se aplique de julio de 2011 y posteriores.****RESPUESTA:**

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

43. Integrar en la norma el siguiente texto:

“Únicamente se autorizará la importación y venta de motores a diesel, nuevos o usados, que cumplan con los límites máximos de emisiones contaminantes establecidos en esta Norma.”

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y tomando en cuenta que el campo de aplicación de la norma se limita a los fabricantes, importadores y ensambladores de motores a diesel y vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motores, no procede normar la importación y venta de los motores usados en este instrumento.

PROMOVENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, recibidos el 22 de junio de 2006, vía comunicación fechada el 21 de junio de 2006 firmada por el Lic. César Flores Esquivel, Presidente Ejecutivo.

COMENTARIO:

44. Respecto a los numerales 5.1 y 5.2 en los cuales se encuentran las tablas 1 y 2 recomiendan mantener los límites máximos permisibles conforme a lo siguiente:

Estándar “A” manteniéndolos para los años 2007 y 2008.

Estándar “B” para los años 2009 y 2010.

Estándar “C” a partir de enero de 2012.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

45. Eliminación del requisito establecido en el numeral 8.2 respectivo a que el diesel de prueba del país de origen sea similar al establecido en la NOM-086.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 15.

PROMOVENTE: Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, recibidos el 22 de junio de 2006, vía oficio No. D.G.181/2006 firmado por el Ing. Tirso Martínez Angheben, Presidente Nacional.

COMENTARIO:

46. Cambiar la definición:

“Unidad Nueva: Automotor de transporte pesado para pasajeros, de arrastre o de carga, con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel y que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante, importador o ensamblador”

Por la siguiente:

“Unidad Nueva: Vehículo automotor de transporte para pasajeros, de arrastre o de carga, propulsado por un motor a diesel y que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante, importador o ensamblador”.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 34.

COMENTARIO:

47. Modificar el pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 para quedar como sigue:

Estándar A. Límites máximos permisibles hasta 2008.

Estándar B. Límites máximos permisibles hasta junio de 2011.

Estándar C. Límites máximos permisibles a partir de julio de 2011, siempre y cuando exista disponibilidad en todo el país de diesel con contenido de azufre de 15 ppm.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

48. Especificar las unidades de medida de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2, de acuerdo al Sistema General de Medida.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 41.

PROMOVENTE: Centro Mexicano de Derecho Ambiental, recibidos el 22 de junio de 2006, vía comunicación fechada el 22 de junio de 2006, firmada por Tania Mijares García, Directora del Programa Aire y Energía, CEMDA, A.C.

COMENTARIO:

49. Hace notar los niveles significativamente más elevados de emisión de NOx que tendrán durante su vida útil los vehículos vendidos si se llegan a permitir los niveles de emisión correspondientes a las normas EURO III y EPA 1998.

También señalan el aumento porcentual de emisiones que tendrían los vehículos que cumplan con niveles de emisión correspondientes a EURO V con respecto a los de EPA 2010 vendidos una vez que el diesel esté más fácilmente disponible con un contenido de azufre máximo de 15 ppm.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

50. Señalan que Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica han emprendido medidas para armonizar sus normas de emisión en todas las categorías de vehículos, y si en México se emprende dicha armonización también se crearían de esta manera requerimientos transparentes en toda el área del TLC. Eliminando en parte las tensiones referentes a los cruces fronterizos.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y si bien los socios comerciales de nuestro país en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte han realizado armonizaciones normativas en materia de emisiones de los vehículos automotores, el objetivo de la norma oficial mexicana en cuestión es asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico, por tanto el Grupo de Trabajo, ha decidido aceptar los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a las normas establecidas por la Comunidad Europea y por los Estados Unidos de Norteamérica, debido a que ambos protegen de manera similar al ambiente en general y a la salud de la población.

PROMOVENTE: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C., recibidos el 23 de junio de 2006, vía comunicación fechada el 23 de junio de 2006, firmada por el Ing. Juan José Guerra Abud, Presidente Ejecutivo.

COMENTARIO:

51. Consideran indispensable que México establezca mecanismos que faciliten la renovación del parque vehicular obsoleto. Por ejemplo el Programa de Chatarrización.

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“QUINTO. El Estándar “A” de las Tablas 1 y 2 estará vigente hasta julio de 2011 únicamente para beneficio de quienes entreguen a cambio vehículos tal como lo refiere el “Decreto por el que se otorgan diversos beneficios fiscales” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2003. Para este efecto se deberá demostrar que las unidades repuestas cuentan con el certificado de destrucción.

SEXTO. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en términos del artículo 21 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente promoverá ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la creación de instrumentos económicos de carácter fiscal en los que se reconozca a aquellos que adquieran vehículos que cumplan el Estándar “B” a partir de la entrada en vigor de la presente NOM.”

COMENTARIO:

52. Debido a que en 2009 se abrirán las fronteras a la importación de vehículos pesados usados de 10 años o más de antigüedad, remarcan la importancia de mantener un año adicional (2008) los valores del estándar "A", lo que permitirá que un número importante de pequeños transportistas, no sucumban a la tentación, por ahorrarse algunos pesos, de importar unidades de este tipo.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

53. Agregar al pie de la tabla 1 las referencias 87.007-35 y 87.007-38.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y tomando en cuenta que dichas referencias no se encuentran contenidas en la regulación nacional y por tanto no es exigible su cumplimiento ya que tampoco es controlable su eventual modificación.

COMENTARIO:

54. Acotar el periodo para el estándar "C" a partir del primero de enero de 2012 al último de diciembre de 2015.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 7.

PROMOVENTE: Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C., recibidos el 23 de junio de 2006, vía comunicación identificada con el número 000772, firmada por ausencia en nombre del Sr. Elías Dip Ramé, Presidente Nacional.

COMENTARIO:

55. Proponen que en las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2, se extienda el estándar "A" hasta diciembre de 2008, esto con el fin de facilitar el cambio de unidades con motores mecánicos a electrónicos, en apoyo al Programa de Chatarrización.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20 y 51.

COMENTARIO:

56. Solicitan que el estándar "C" de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 no puede operar mientras no se cuente con una distribución de diesel de bajo contenido de azufre en todo el país.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 7 y 51.

PROMOVENTE: Ford Motor Company, S.A. de C.V., recibidos el 23 de junio de 2006, vía comunicación fechada el 22 de junio de 2006, firmada por el Ing. Héctor Arellano Belloc, Gerente de Relaciones Regulaciones Automotrices Gubernamentales.

COMENTARIO:

57. Solicitan la inclusión en el numeral 5. Especificaciones de la NOM, el método alternativo de emisiones en dinamómetro de rodillos, para vehículos con peso bruto vehicular de 3,857 kilogramos y hasta 6,350 kilogramos.

Para esto solicitan la inclusión de las definiciones de “Camión Mediano CM1”, “Camión Mediano CM2” y “Peso de Prueba”, así como los correspondientes límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo, descritos en la siguiente tabla:

Tipo de Vehículo	Estándar	Año Modelo del Vehículo	HCNM g/km	CO g/km	NOx g/km	Part g/km	Opacidad de Humo (%) por ciento		
							Acceleracion	Arrastre	Pico
CM1	A**	2006-2008	0.41	5.0	1.12	0.075	20	15	50
	B**	2009-2011	0.205	5.0	0.62	0.075			
	C**	2012 en adelante*	0.121	4.5	0.37	0.012			
CM2	A**	2006-2008	0.53	6.4	1.72	0.075			
	B**	2009-2011	0.267	6.4	0.93	0.075			
	C**	2012 en adelante*	0.143	5.0	0.62	0.012			

* Siempre y cuando exista disponibilidad total en todo el territorio nacional del diesel de 15 ppm, en caso contrario se aplazará esta fecha 18 meses posteriores a la fecha de disponibilidad del diesel de 15 ppm.

** 193,121 km estándar / vida útil.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y según lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 38 de su Reglamento, el particular puede en cualquier momento solicitar la autorización para el uso o aplicación de materiales, equipos, procesos, métodos de prueba, mecanismos, procedimientos o tecnologías alternativos, por lo que el Grupo de Trabajo determinó no procedente su inclusión.

COMENTARIO:

58. Respecto a los numerales 5.1 y 5.2 en los cuales se encuentran las tablas 1 y 2 recomiendan mantener los límites máximos permisibles conforme a lo siguiente:

Estándar “A” manteniéndolos para los años 2007 y 2008.

Estándar “B” para los años 2009 y 2010.

Estándar “C” a partir de enero de 2012.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 7 y 20.

PROMOVENTE: DaimlerChrysler Vehículos Comerciales México, S.A. de C.V., recibidos el 23 de junio de 2006, vía comunicación firmada por el Ing. José Vieira Lima, Presidente de DaimlerChrysler Vehículos Comerciales México, S.A. de C.V. y la Lic. Amalia Quelas, Presidenta de Detroit Diesel Allison México, S.A. de C.V.

COMENTARIO:

59. Solicitan no incluir la aceptación futura de motores que cumplan con los niveles de EURO con el fin de no retrasar la introducción de las nuevas tecnologías, en virtud de que EURO IV requiere de diesel de 50 ppm máximo de contenido de azufre, el cual no estará disponible en México. Aunado a lo anterior señalan que algunos motores EURO IV requerirán urea para lograr los límites de emisión, mientras que aquellos certificados en EPA 2004 funcionan con el diesel actual.

Agregan que de aceptarse ambas certificaciones los fabricantes requerirán de líneas de ensamble que cumplieran con las dos normas.

Añaden que aceptar sólo EPA es compatible con los mercados regionales.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20 y 50.

COMENTARIO:

60. Cambiar la denominación "Certificado NOM" por "Acta de Cumplimiento".

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 3.

COMENTARIO:

61. Incluir la definición "Sistema de control de Emisiones"

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 4.

COMENTARIO:

62. Incorporación de las definiciones correspondientes a los ciclos de prueba de la Unión Europea.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 5.

COMENTARIO:

63. Cambiar del cuerpo de la norma el texto "límites máximos permisibles de emisión" por "estándares".

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 1.

COMENTARIO:

64. Cambiar el valor del Estándar "B" correspondiente a EPA 2004, de 2.4 g/bhp-hr por 2.5 g/bhp-hr.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 6.

COMENTARIO:

65. Especificar que para el estándar "C" correspondiente a EPA 2007, el valor de NOx de 0.20 g/bhp-hr al ser un valor de transición se aceptarán motores con valores superiores a 0.20 g/bhp-hr siempre y cuando no excedan de 2.5 g/bhp-hr. Considerando las previsiones descritas en las secciones 86.007-11, 86.007-15 y 86.004-15 del Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 7.

COMENTARIO:

66. Referir los límites máximos de emisión de las Tablas 1 y 2 a las regulaciones de los EE.UU.A. y de la Unión Europea, según corresponda, por estándar de emisión.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 8.

COMENTARIO:

67. Establecer que la NOM concuerda parcialmente con normas y lineamientos internacionales.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 9.

COMENTARIO:

68. Complementar la bibliografía.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 10.

COMENTARIO:

69. Especificar el requerimiento de obtención del "Acta de Cumplimiento con la NOM" 30 días antes de la importación definitiva.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 11.

COMENTARIO:

70. Cambio en el certificado de emisiones del país de origen del motor por el del país de origen de la certificación.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 12.

COMENTARIO:

71. Eliminar del artículo Cuarto Transitorio que los límites máximos permisibles de emisión del Estándar "C" entrarán en vigor siempre y cuando exista plena disponibilidad en el territorio nacional de diesel con un contenido máximo de azufre de 15 ppm.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 13.

COMENTARIO:

72. Cambio de la definición de "Informe de Resultados" y eliminación de la definición "Laboratorio".

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 14.

COMENTARIO:

73. Eliminación del requerimiento de reportar la calidad del diesel con el que fue realizada la prueba de certificación de origen.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 15.

COMENTARIO:

74. Eliminación de la aceptación de carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 16.

COMENTARIO:

75. Eliminación del requisito respectivo a que el diesel de prueba del país de origen sea similar al establecido en la NOM-086.

RESPUESTA:

Procede. Ver la respuesta al comentario número 17.

PROMOVENTE: Natural Resources Defense Council (Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales), recibidos el 23 de junio de 2006, vía correo electrónico enviado por Richard Kassel, Abogado Mayor (Señor Attorney), Director, Programa para Vehículos y Combustibles Limpios (Clean Fuels & Vehicles Program).

COMENTARIO:

76. Recomienda las siguientes modificaciones:

Armonizar los estándares de México con los de la EPA (Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU.A. por sus siglas en inglés) ya que esto rendirá la mayor protección a la salud pública y, al mismo tiempo, garantizará a los camiones mexicanos el acceso a la totalidad de la zona geográfica del TLC.

Específicamente: suprimir en su totalidad el numeral 5.2, enmendar el estándar "A" del numeral 5.1 para su aplicación a la entrada en vigor de la norma y enmendar el estándar "B" para su aplicación en 2007 tal como la establece la regulación de los EE.UU.A. conocida como EPA 2007, una vez que esté disponible el diesel de 15 ppm máximo de azufre.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20 y 50.

COMENTARIO:

77. Añadir disposiciones para garantizar que las emisiones serán bajas en condiciones reales de uso. Esto es adoptar los requisitos de:

- a) "pruebas suplementarias (supplementary emissions test)",
- b) requerimientos de no excedencia (Not to Exceed Test),
- c) durabilidad y sistemas de diagnóstico a bordo.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 5.

COMENTARIO:

78. Aceptar las etiquetas de certificación de la EPA incondicionalmente con el fin de cumplir con la legislación de etiquetado de los EE.UU.A. y California. También, en su caso, deberá de aceptar las de Europa.

RESPUESTA:

No procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y para los efectos señalados en este comentario, se ha establecido en la NOM el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad en el numeral 8.

COMENTARIO:

79. Se deberá requerir la infraestructura para la distribución de urea y precauciones apropiadas antes de permitir el uso en México de motores equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR por sus siglas en inglés).

RESPUESTA:

No procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y tomando en cuenta que no es objeto de la presente norma la disponibilidad de infraestructura alguna con el fin de cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de la NOM.

PROMOVENTE: Consejo Internacional sobre el Transporte Limpio, recibidos el 25 de junio de 2006, vía comunicación respaldada por Kenneth Colburn, Axel Friedrich, Kong Ha, Youngil Jeong, Alan C. Lloyd, Meter Reilly-Roe, Anumita Roychowdhury y Michael P. Walsh.

COMENTARIO:

80. Recomiendan sólo permitir las normas del numeral 5.1 y pasar directamente al estándar "B" en el año 2007 con el fin de exigir cuanto antes el uso de filtros de partículas (DPF por sus siglas en inglés).

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

81. Adoptar los programas reguladores completos lo cual incluye:
- a) Para el numeral 5.1: el procedimiento federal de ensayos y el ensayo complementario de emisiones, los límites de no excederse (NTE), sistemas de diagnóstico a bordo, requisitos estrictos de durabilidad y control de emisiones adicionales del carter.
 - b) Para el numeral 5.2: Grupo completo de ciclos de ensayos, durabilidad, sistemas de diagnóstico a bordo y limitadores de torque relacionados con los sensores de urea.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 4 y 5.

COMENTARIO:

82. Adoptar salvaguardas adicionales para asegurar la disponibilidad de urea y su uso en los sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) y en el mismo sentido exigir a los fabricantes que demuestren la disponibilidad suficiente de la infraestructura de urea en todo el país antes de permitir la certificación de los vehículos que emplean sistemas SCR, así como exigir que los fabricantes mejoren la conformidad con el uso apropiado de la urea durante toda la vida útil del vehículo.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 79.

PROMOVENTE: United Parcel Service, recibidos el 27 de junio de 2006, vía correo electrónico enviado por Jorge Molina - Larrondo, Gerente de Relaciones Gubernamentales / Public Affairs Manager, UPS - México y Presidente de la Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier.

COMENTARIO:

83. Destacan que el cumplimiento de las especificaciones de la norma estarán en buena medida en función de la calidad del diesel, lo cual está fuera del control de la industria. Por otro lado señalan que desconocen se hayan realizado análisis sobre los factores de altura del Distrito Federal y la calidad del diesel.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 20.

COMENTARIO:

84. Señalan que las autoridades mexicanas deberán tomar todas las medidas necesarias para facilitar la producción y comercialización de aditivos adicionales que pudieran necesitar los vehículos objeto de esta norma para cumplir con los límites de emisión.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta al comentario número 79.

COMENTARIO:

85. Sugieren aumentar al menos a 90 días el periodo de transición para la entrada en vigor de la norma.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y si bien la entrada en vigor de la NOM es 60 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, los límites máximos permisibles de emisión que se establecen para la entrada en vigor de la NOM no son distintos a los que ya se prevé en la regulación nacional, el cambio se da hasta el segundo semestre del año 2008, por lo anterior no se considera necesario hacer el cambio a 90 días para la entrada en vigor de la NOM.

PROMOVENTE: Asociación Nacional de Transporte Privado, recibidos el 26 de junio de 2006, vía comunicación identificada con el No. 000776 firmado por el Ing. Leonardo Gómez Vargas, Director General.

COMENTARIO:

86. Con el propósito de reponer la flota vehicular ya obsoleta en el país, a través de los diferentes programas entre los que se encuentra el de Chatarrización, para tener vehículos de tecnología actual, proponen el siguiente texto, en las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1. y 5.2 de la norma:

Estándar "A". Límites máximos permisibles hasta diciembre de 2008.

Estándar "B". Límites máximos permisibles hasta junio de 2011.

Estándar "C". Límites máximos permisibles a partir de julio de 2011, siempre y cuando exista disponibilidad en todo el país de diesel con contenido máximo de azufre de 15 ppm.

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta a los comentarios número 7, 20 y 51.

PROMOVENTE: Asociación de Normalización y Certificación, A.C., recibidos el 26 de junio de 2006, vía comunicación identificada con la REF. GNE-052/060626 firmado por el Ing. Jorge Isaac Cerero Cruz, Jefe de Departamento de Normalización.

COMENTARIO:

87. De acuerdo con 5.1.2 de NMX-Z-013/1-1977, se propone reemplazar los verbos en modo indicativo futuro o condicional por el modo indicativo presente e imperativo.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

88. Las Normas Mexicanas NMX-AA-23-1986 y NMX-Z-013/1-1977, se propone se integren en el capítulo de bibliografía.

Se propone que la referencia de la NOM-086 se incluya de la siguiente forma:

“Para la correcta utilización de esta Norma Oficial Mexicana es necesario consultar y aplicar la Norma Oficial Mexicana siguiente o la que la sustituya:

NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, ...”

RESPUESTA:

Procede Parcialmente. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta a los comentarios 10 y 22.

COMENTARIO:

89. De acuerdo con la tabla 21, Reglas para la escritura de los números y su signo decimal de la NOM-008-SCFI-2002, los números deben ser generalmente impresos tipo romano. Para facilitar la lectura de los números con varios dígitos, éstos deben ser separados en grupos apropiados preferentemente de tres, contando del signo decimal a la derecha y a la izquierda, los grupos deben ser separados por un pequeño espacio, nunca con una coma, un punto, o por otro medio. El signo decimal debe ser una coma sobre la línea (.). Si la magnitud de un número es menor que la unidad, el signo decimal debe ser precedido por un cero.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

90. Sustituir en todo el texto de la norma los términos

“vigencia”, por: “entrada en vigor”,

“Norma” por: “Norma Oficial Mexicana”,

“postratamiento” por “post-tratamiento”,

“límites máximos permisibles” por “límites máximos permitidos”

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

91. Sustituir el encabezado de la “Tabla 1”, por: “Tabla 1.- Límites máximos permitidos para motores y unidades nuevos”.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

92. Cambiar las unidades en las que se definen los límites máximos permisibles de emisión de “g/bhp-hr” por “g/KWh”.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

93. Integrar los pies de las tablas 1 y 2 a las mismas, correspondientes al calendario de la entrada en vigor de los estándares “A”, “B” y “C”.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ya que el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad la redacción final de la NOM.

COMENTARIO:

94. Sustituir el texto del numeral 6 por el siguiente:

“6. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma Oficial Mexicana no es equivalente con ninguna norma internacional por no existir referencia alguna al momento de su elaboración.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“6. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma Oficial Mexicana no concuerda con normas ni lineamientos internacionales ni con normas mexicanas, por no existir referencia alguna al momento de su elaboración.”

COMENTARIO:

95. Sustituir el texto del numeral 6 por el siguiente:

Según lo dispuesto en los artículos 53, primero y segundo párrafos y el artículo 83 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la PROFEPA no debe ni puede aceptar carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados, o certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen del motor diesel y/o unidad nueva equipada con este tipo de motores, en el que se demuestre que se cumplen con las disposiciones de la presente NOM empleándose combustible con especificaciones de prueba de acuerdo al país de origen.

Adicionalmente, no debe hacerse referencia a la NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, ya que ésta carece de los métodos de prueba aplicables en relación al PROY-NOM-044-SEMARNAT-2006.

RESPUESTA:

No Procede. En términos del tercer párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, ver la respuesta a los comentarios 12 y 21.

COMENTARIO:

96. Complementar el numeral “10. Sanciones”, para quedar como sigue:

“... y control de la Contaminación de la Atmósfera, Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento y los demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus funciones.”

RESPUESTA:

Procede. El texto de la NOM queda como sigue:

“El incumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, su Reglamento en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera y Control de la Contaminación de la Atmósfera, Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento y los demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus funciones.”

México, Distrito Federal, al primer día del mes de septiembre de dos mil seis.- El 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, **José Ramón Ardavín Ituarte**.- Rúbrica.

AVISO de prórroga de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-148-SEMARNAT-2006, Contaminación Atmosférica.- Refinerías de Petróleo.- Recuperación de Azufre.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

JOSE RAMON ARDAVIN ITUARTE, 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, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 32 Bis fracciones IV, V de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 5 fracciones I, II, V, XII, 36 fracciones I y V, 110, 111 fracción XIV y 113 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; artículos 38 fracción II, 40 fracción X y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; artículos 3 fracción VII, 7 fracción II, 10, 13 y 17 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera; artículos 28, 34 y 35 segundo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y artículo 8 fracciones V y VIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y

CONSIDERANDO

Que con fecha 3 de abril de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-148-SEMARNAT-2006, Contaminación Atmosférica.- Refinerías de Petróleo.- Recuperación de Azufre.

Que permanecen las circunstancias que motivaron la expedición de la mencionada Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-148-SEMARNAT-2006, razón por la cual con fundamento en lo estipulado en el artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, así como en el segundo párrafo del artículo 35 de su Reglamento, se considera necesario publicar un aviso de prórroga de la citada Norma Oficial Mexicana de Emergencia con el objeto de contar con un instrumento normativo que establezca las especificaciones y requisitos para el proceso de recuperación de azufre de las corrientes de gas amargo de las refinerías de petróleo, con el fin de reducir las emisiones de SO₂ para mitigar sus impactos sobre la calidad del aire, la salud de las personas y los ecosistemas.

En virtud de lo antes expuesto y fundado, expido el siguiente:

AVISO DE PRORROGA

UNICO.- Se prorroga por seis meses, en los términos del artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-148-SEMARNAT-2006, Contaminación Atmosférica.- Refinerías de Petróleo.- Recuperación de Azufre.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de septiembre de dos mil seis.- El 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, **José Ramón Ardavín Ituarte**.- Rúbrica.