

SEGUNDA SECCION
PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE ECONOMIA

RESOLUCION en la que se otorga licencia para separarse del ejercicio de sus funciones, a Francisco Javier Lozano Medina, corredor público número 19 en la Plaza del Estado de Nuevo León.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Economía.- Subsecretaría de Competitividad y Normatividad.- Dirección General de Normatividad Mercantil.- Dirección de Correduría Pública.

La Secretaría de Economía, a través de la Dirección de Correduría Pública adscrita a la Dirección General de Normatividad Mercantil, con fundamento en el artículo 20 fracción XV y último párrafo, del Reglamento Interior de esta Dependencia, en respuesta a la petición del licenciado Francisco Javier Lozano Medina, Corredor Público número 19 en la plaza del Estado de Nuevo León, en la que solicita licencia para separarse de sus funciones como Corredor Público, da a conocer la siguiente resolución:

Con fundamento en los artículos 15, fracción VIII, de la Ley Federal de Correduría Pública, 64 del Reglamento de la Ley Federal de Correduría Pública, así como 20, fracción XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y en virtud de que la licencia debe ser previa a la separación temporal del Corredor Público, la Secretaría de Economía ha resuelto otorgarle licencia para separarse del ejercicio de sus funciones como Corredor Público número 19 en la Plaza del Estado de Nuevo León, a partir del 8 de marzo de 2011, por un plazo de cinco años, siendo ésta renunciable conforme lo señala la citada ley.

En razón de lo anterior, el sello oficial quedará bajo la guarda y custodia del Colegio de Corredores Públicos de la Plaza del Estado de Nuevo León, Asociación Civil, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 29 del Reglamento de la Ley Federal de Correduría Pública. Asimismo, el archivo de pólizas y actas, libros de registro autorizados e índice respectivo quedará bajo la guarda y custodia del licenciado José María González Elizondo, Corredor Público número 18 de la Plaza del Estado de Nuevo León, con quien tiene celebrado Convenio de Suplencia, en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 59 y 60 del mencionado Reglamento.

México, D.F., a 11 de marzo de 2011.- El Director de Correduría Pública, **Ernesto Alcaraz Vásquez Mellado**.- Rúbrica.

RESPUESTA a comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086/1-SCFI-2010, Industria hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb) y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicado el 25 de octubre de 2010.

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

RESPUESTA A COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010, INDUSTRIA HULERA-LLANTAS NUEVAS DE CONSTRUCCION RADIAL QUE SON EMPLEADAS EN VEHICULOS CON UN PESO BRUTO VEHICULAR SUPERIOR A 4 536 kg (10 000 lb) Y LLANTAS DE CONSTRUCCION DIAGONAL DE CUALQUIER CAPACIDAD DE CARGA-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA.

CHRISTIAN TUREGANO ROLDAN, Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 fracciones XIII y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 39 fracción V, 40 fracciones I y XII, 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 33 y 61 fracción I, segundo párrafo, del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 19 fracciones I, XIV y XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y 4 fracción I de las Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, publica las respuestas a los comentarios recibidos respecto del PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010, INDUSTRIA HULERA-LLANTAS NUEVAS DE CONSTRUCCION RADIAL QUE SON EMPLEADAS EN VEHICULOS CON UN PESO BRUTO VEHICULAR SUPERIOR A 4 536 kg (10 000 lb) Y LLANTAS DE CONSTRUCCION DIAGONAL DE CUALQUIER CAPACIDAD DE CARGA-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 25 de octubre de 2010.

Organización/ Interesado:

1. Cámara Nacional de la Industria Hulera.
2. **Rubber Manufacturers Association (RMA).**
3. Normalización y Certificación Electrónica (NYCE).

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
Observación general	<p>Rubber Manufacturers Association. Referirse a las Tablas de Normas Industriales de Carga (TRA, ETRTO, ALAPA, JATMA), y retirar las tablas de carga (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. En el ámbito de esta norma hay muchas llantas de uso común en América del Norte que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y de inflado, 16 a 32. Este cambio alinearía la NOM con la norma USA DOT FMVSS 119, a la vez que dispondría las normas actuales y futuras para la industria llantera para la designación de tamaños, dimensiones, presión de inflado y capacidad de carga, evitando con ello la necesidad de actualizar continuamente las tablas en el Apéndice B.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta de modificación, en virtud de que el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que: <i>“para que el comité consultivo nacional de normalización pueda hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberá traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas.</i> Ahora bien, para el caso de las medidas de llantas que se comercialicen en el mercado nacional y que no estén contempladas en las tablas de esta NOM, se estará a lo dispuesto en el capítulo 9 “Evaluación de la conformidad”, donde se indica lo siguiente:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
			<p>“... Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previo a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente”.</p>
<p>TITULO PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086/1-SCFI-2010, Industria hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb) y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086/1-SCFI-2010, Industria hulera-Llantas nuevas, de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb) y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Para facilitar una adecuada interpretación</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, a efecto de facilitar su interpretación. Por lo tanto se adicionó la coma al título de la NOM.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>1.1 El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb), las llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga y las llantas de uso temporal de construcción radial y diagonal, que son utilizadas en automóviles, camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques, que se comercialicen en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Para llantas radiales: el ámbito debería ser \geq LR 'F'.</p> <p>Son aceptables tanto la NOM como la certificación de USDOT.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Alinear con la norma FMVSS119</p> <p>Existen llantas importadas a México como Equipo Original en los vehículos. El ámbito, marcaje y requisitos de desempeño para la NOM y USDOT deben reflejar o ser requerimientos equivalentes.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta de modificación, en virtud de que el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que:</p> <p><i>“para que el comité consultivo nacional de normalización pueda hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberá traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas”.</i></p> <p>Ahora bien, para el caso de las medidas de llantas que se comercialicen en el mercado nacional y que no estén contempladas en las tablas de esta NOM, se estará a lo dispuesto en el capítulo 9 “Evaluación de la conformidad”, donde se indica lo siguiente:</p>

<p>PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO</p>	<p>FUNDAMENTACION DEL CAMBIO</p>	<p>RESPUESTA</p>
			<p>“... Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previo a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente”.</p>
	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. 1. Objetivo y campo de aplicación 1.1 El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas, nacionales e importadas, de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb), las llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga y las llantas de uso temporal de construcción radial y diagonal, que son utilizadas en automóviles, camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques, que se comercialicen en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Para facilitar una adecuada interpretación.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, a efecto de facilitar su interpretación. Por lo tanto se adicionó la coma al título de la NOM.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																														
<p>3.4 Capas equivalentes La resistencia que ofrece el número de capas de algodón de una llanta con respecto a la resistencia de capas de un material diferente.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Eliminar toda referencia a la clasificación de las capas a favor de los rangos de carga.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. ¿Se requiere esto? No vemos referencia alguna sobre la clasificación de las capas en ninguno de los protocolos de prueba, sino sólo la clasificación de carga.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta, en virtud de que el concepto de "capas equivalentes" se requiere para determinar cual es el modelo de la llanta, como se indica en la redacción del inciso 3.2 "Modelo de llanta". Por lo tanto se conserva en el texto de la NOM la definición de "capas equivalentes".</p>																														
<p>Tabla 1: Clasificación de grupos de capacidad de carga</p> <table border="1" data-bbox="191 820 525 1356"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Grupos de capacidad de carga</th> <th colspan="2">Identificación de la capacidad de carga</th> </tr> <tr> <th>Rango de Carga</th> <th>No. de Capas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Grupo 1</td> <td>B</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Grupo 2</td> <td>G</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td></td> <td>N</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table>	Grupos de capacidad de carga	Identificación de la capacidad de carga		Rango de Carga	No. de Capas	Grupo 1	B	4	C	6	D	8	E	10	F	12	Grupo 2	G	14	H	16	J	18	L	20	M	22		N	24	<p>Rubber Manufacturers Association. Eliminar toda referencia a la clasificación de las capas a favor de los rangos de carga.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. ¿Se requiere esto? No vemos referencia alguna sobre la clasificación de las capas en ninguno de los protocolos de prueba, sino sólo la clasificación de carga.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta, en virtud de que el concepto de "capas equivalentes" se requiere para determinar cuál es el modelo de la llanta, como se indica en la redacción del inciso 3.2 "Modelo de llanta". Por lo tanto, se conserva el número de capas en la tabla 1 "Clasificación de grupos de capacidad de carga", .</p>
Grupos de capacidad de carga		Identificación de la capacidad de carga																															
	Rango de Carga	No. de Capas																															
Grupo 1	B	4																															
	C	6																															
	D	8																															
	E	10																															
	F	12																															
Grupo 2	G	14																															
	H	16																															
	J	18																															
	L	20																															
	M	22																															
	N	24																															

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																								
<p>Tabla 2: Grupos de símbolos de velocidad</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Grupos de símbolos de velocidad</th> <th>Identificación del símbolo de velocidad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Grupo I</td> <td>Sin símbolo de velocidad o menores al símbolo de velocidad S</td> </tr> <tr> <td>Grupo II</td> <td>S o T</td> </tr> <tr> <td>Grupo III</td> <td>H o mayores</td> </tr> <tr> <td>Grupo IV (Temporal)</td> <td>Para las llantas temporales la capacidad de carga se expresará en kg (véase 5.6.4.2).</td> </tr> </tbody> </table>	Grupos de símbolos de velocidad	Identificación del símbolo de velocidad	Grupo I	Sin símbolo de velocidad o menores al símbolo de velocidad S	Grupo II	S o T	Grupo III	H o mayores	Grupo IV (Temporal)	Para las llantas temporales la capacidad de carga se expresará en kg (véase 5.6.4.2).	<p>Rubber Manufacturers Association. Eliminar la tabla número 2</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. No vemos referencia alguna a la Tabla #2 y no vemos que sea de utilidad.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta, en virtud de que el concepto de símbolo de velocidad se usa dentro del texto de la NOM en diversos puntos. Por lo tanto, se conserva dentro de la NOM la tabla 2.</p>																														
Grupos de símbolos de velocidad	Identificación del símbolo de velocidad																																										
Grupo I	Sin símbolo de velocidad o menores al símbolo de velocidad S																																										
Grupo II	S o T																																										
Grupo III	H o mayores																																										
Grupo IV (Temporal)	Para las llantas temporales la capacidad de carga se expresará en kg (véase 5.6.4.2).																																										
<p>Tabla 3: Símbolos de velocidad</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Símbolo de Velocidad</th> <th>Categoría de Velocidad km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>B</td><td>50</td></tr> <tr><td>C</td><td>60</td></tr> <tr><td>D</td><td>65</td></tr> <tr><td>E</td><td>70</td></tr> <tr><td>F</td><td>80</td></tr> <tr><td>G</td><td>90</td></tr> <tr><td>J</td><td>100</td></tr> <tr><td>K</td><td>110</td></tr> <tr><td>L</td><td>120</td></tr> <tr><td>M</td><td>130</td></tr> <tr><td>N</td><td>140</td></tr> <tr><td>P</td><td>150</td></tr> <tr><td>Q</td><td>160</td></tr> <tr><td>R</td><td>170</td></tr> <tr><td>S</td><td>180</td></tr> <tr><td>T</td><td>190</td></tr> <tr><td>U</td><td>200</td></tr> <tr><td>H</td><td>210</td></tr> <tr><td>V</td><td>240</td></tr> </tbody> </table>	Símbolo de Velocidad	Categoría de Velocidad km/h	B	50	C	60	D	65	E	70	F	80	G	90	J	100	K	110	L	120	M	130	N	140	P	150	Q	160	R	170	S	180	T	190	U	200	H	210	V	240	<p>Normalización y Certificación Electrónica Consideramos que sería conveniente en la tabla 3: símbolos de velocidad se incluyera el símbolo "z" con categoría de velocidad, superior a 240 km/h.</p>	<p>Normalización y Certificación Electrónica Es un símbolo muy usado en la industria y puede ocurrir que alguna medida de llanta quedará dentro del campo de aplicación de esta norma y que se tuvieran problemas de clasificación por no estar considerando dicho símbolo de velocidad en esta norma.</p>	<p>Normalización y Certificación Electrónica Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar el comentario y adicionalmente se agregan los símbolos de velocidad W" e "Y", toda vez que la propuesta es consistente con la prueba de velocidad y con esto se evitan problemas de clasificación respecto del símbolo de velocidad. La adición a la tabla 3 queda como sigue: W 270 km/h Y 300 km/h Z superior a 240 km/h</p>
Símbolo de Velocidad	Categoría de Velocidad km/h																																										
B	50																																										
C	60																																										
D	65																																										
E	70																																										
F	80																																										
G	90																																										
J	100																																										
K	110																																										
L	120																																										
M	130																																										
N	140																																										
P	150																																										
Q	160																																										
R	170																																										
S	180																																										
T	190																																										
U	200																																										
H	210																																										
V	240																																										

<p>PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO</p>	<p>FUNDAMENTACION DEL CAMBIO</p>	<p>RESPUESTA</p>
<p>5.2 Capacidad de carga La capacidad máxima de carga de la llanta es la especificada para uso sencillo en las tablas 16 a la 32 del apéndice normativo, o de acuerdo al índice de carga marcado en la llanta (véase tabla 13 del apéndice normativo).</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Recomendamos hacer referencia a las Publicaciones de Normas Industriales (TRA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Referirse a las Tablas 16 a 32 conducirá a una situación donde la NOM siempre resultará obsoleta. Es demasiado oneroso mantenerse al corriente con los nuevos tamaños y actualizaciones de datos. Alinear la NOM con las normas actuales y futuras de la industria llantera para la capacidad de carga de las llantas que se utilizan en México.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta de modificación, en virtud de que el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que: <i>“para que el comité consultivo nacional de normalización pueda hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberá traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas”.</i> Ahora bien, para el caso de las medidas de llantas que se comercialicen en el mercado nacional y que no estén contempladas en las tablas de esta NOM, se estará a lo dispuesto en el capítulo 9 “Evaluación de la conformidad”, donde se indica lo siguiente:</p>

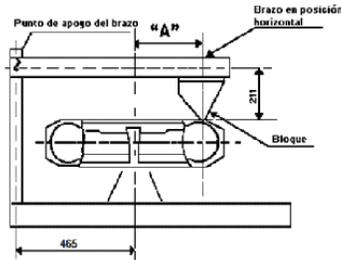
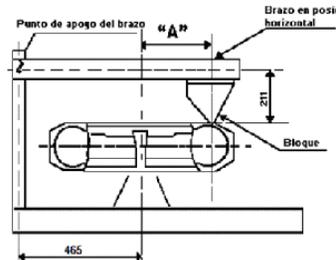
<p>PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO</p>	<p>FUNDAMENTACION DEL CAMBIO</p>	<p>RESPUESTA</p>
			<p>“... Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previo a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente”.</p>
<p>5.4 Comportamiento de las partes de la llanta b) Para llantas con y sin cámara, la presión de la llanta al final de la prueba no debe ser menor que la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. 5.4 Comportamiento de las partes de la llanta b) Para llantas con y sin cámara, la presión se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo Incluir la frase “95% de la presión inicial especificada”.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Homologar con la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2010, Existe la necesidad de tolerancias de una pequeña pérdida de presión, no más de 5%, debido al crecimiento por cedencia inicial y a la pérdida de presión que se da al verificar la presión de la llanta al final de la prueba.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, ya que la redacción sugerida es más precisa y ya se utilizó en la NOM-086-SCFI-2010..</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>5.5.2.1 Para el caso de llantas diagonales para automóvil y temporales, a las cuales les aplica el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la anchura de sección no debe ser mayor del 7% ni ser menor del 4% de la especificada en las tablas 16 a la 32 del apéndice normativo, excepto en el caso de que la llanta tenga una banda protectora especial para protegerla contra impactos, en este caso, la tolerancia anterior puede ser excedida en 10 mm.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Debe especificarse que “la anchura de la sección no debe ser mayor a 107% de las dimensiones especificadas en las publicaciones industriales (TRA, ETRTO, JATMA, etc). La NOM debe hacer referencia a las publicaciones de normas industriales (TRA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.). “banda protectora especial” pudiera ser un error de traducción; debería decir: “costillas protectoras especiales”.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Alinear la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria, en cuanto a las designaciones de tamaños de llantas y dimensiones, presión de inflado y capacidad de carga, para así evitar la necesidad de continuamente actualizar las Tablas del Apéndice B.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta de modificación, en virtud de que el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que: <i>“para que el comité consultivo nacional de normalización pueda hacer referencia o armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberá traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas”.</i> Ahora bien, para el caso de las medidas de llantas que se comercialicen en el mercado nacional y que no estén contempladas en las tablas de esta NOM, se estará a lo dispuesto en el capítulo 9 “Evaluación de la conformidad”, donde se indica lo siguiente:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
			<p>“... Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previo a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente”.</p> <p>Con relación a la especificación de la anchura de sección, para evitar confusiones en la interpretación del valor compuesto de 107% propuesto, en México se considera conveniente mantener el valor de 7% de la anchura de sección especificada en el Proyecto.</p>

<p>PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO</p>	<p>FUNDAMENTACION DEL CAMBIO</p>	<p>RESPUESTA</p>
<p>5.6 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas diagonales para automóvil y temporales tipo sin cámara. La fuerza aplicada para desmontar la ceja de la llanta en las áreas de aplicación no debe ser menor de:</p> <p>5.6.1 Un valor de 6,7 kN para aquellas llantas con una anchura de sección menor de 155 mm.</p> <p>5.6.2 Un valor de 8,9 kN para aquellas llantas con una anchura de sección de 155 mm a 202 mm como máximo.</p> <p>5.6.3 Un valor de 11,1 kN para aquellas llantas con una anchura de sección mínima de 203 mm.</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.2.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>5.6 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas diagonales para automóvil y temporales tipo sin cámara. La fuerza aplicada para desmontar la ceja de la llanta en las áreas de aplicación no debe ser menor de:</p> <p>5.6.1 Un valor de 6,7 kN para aquellas llantas con una anchura de sección menor de 160 mm.</p> <p>5.6.2 Un valor de 8,9 kN para aquellas llantas con una anchura de sección de 160 mm a 205 mm como máximo.</p> <p>5.6.3 Un valor de 11,1 kN para aquellas llantas con una anchura de sección mayor a 205 mm.</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.2.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>5.6... se aplica a las llantas sin cámara diagonales y radiales para automóviles</p> <p>5.6.1... anchura de sección menor a 160 mm</p> <p>5.6.2... anchura seccional entre 160 mm y 205 mm máximo.</p> <p>5.6.3... mínima anchura de sección 205 mm</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>DOT Part 571.109:</p> <p>De acuerdo al S4.2.2.3 Tubeless tire resistance to bead unseating.</p> <p>Para 5.6.3 evitar coincidencia de límites, toda vez que el inciso 5,6,2 menciona una anchura de sección de 205 mm como máximo.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Congruencia con los requisitos establecidos por la industria para la resistencia de la ceja al desmontaje.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, toda vez que es congruente con lo que establece la norma DOT Parte 571.109.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, toda vez que es congruente con lo que establece la norma DOT Parte 571.109.</p>
<p>5.6.4.2 Para llantas temporales, la fuerza aplicada para desmontar la ceja de la llanta en las áreas de aplicación no debe ser menor de:</p> <p>a) 6,7 kN para aquellas llantas que tienen una carga máxima menor de 400 kg.</p> <p>b) 8,9 kN para aquellas llantas que tienen una carga máxima de 400 kg a 637 kg.</p> <p>c) 11,1 kN para aquellas llantas que tienen una carga máxima de 638 kg o mayor.</p> <p>Lo anterior es cuando se prueba de acuerdo al procedimiento descrito en el inciso 7.2.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>5.6.4.2 Para llantas temporales, la fuerza aplicada para desmontar la ceja de la llanta en las áreas de aplicación no debe ser menor de:</p> <p>a) 6,7 kN para aquellas llantas que tienen una carga menor o igual a 399 kg.</p> <p>b) 8,9 kN para aquellas llantas que tienen una carga de 400 kg a 635 kg.</p> <p>c) 11,1 kN para aquellas llantas que tienen una carga mayor de 635 kg</p> <p>Lo anterior es cuando se prueba de acuerdo al procedimiento descrito en el inciso 7.2.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>DOT Part 571.109:</p> <p>De acuerdo al S4.2.2.3.2 Tubeless tire resistance to bead unseating.</p> <p>Para evitar coincidencia de límites.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar el comentario, en razón de que la redacción original del proyecto generaba inconsistencias en los intervalos de la capacidad de carga. Se modifica la redacción de los incisos a) b) y c) respecto del comentario, para clarificar la redacción y retomar parte del siguiente comentario, que también se acepta y se relaciona con éste.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>Rubber Manufacturers Association. 5.6.4.2... para las llantas de refacción temporales sin cámara, no debe ser menor a: 5.6.4.2 a)... capacidad de carga inferior a 399 kg. 5.6.4.2 b)... capacidad de carga entre 399 kg hasta 635 kg. 5.6.4.2 c)... capacidad de carga mayor a 635 kg.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Congruencia con los requisitos establecidos por la industria para la resistencia de la ceja al desmontaje.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar el comentario, en razón de que la redacción original del proyecto generaba inconsistencias en los intervalos de la capacidad de carga. Se modifica la redacción de los incisos a), b) y c) respecto del comentario.</p>
<p>5.7 Resistencia de la llanta a la penetración Cada llanta objeto de este proyecto de NOM, debe reunir los requisitos necesarios para poder resistir la energía mínima de ruptura especificada en las tablas 4 y 5 de llantas diagonales y temporales para automóvil y en la tabla 11 de llantas para camioneta y camión. Al probarse de acuerdo con lo que se establece en el método de prueba descrito en el inciso 7.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera 5.7 Resistencia de la llanta a la penetración Cada llanta objeto de este proyecto de NOM, debe reunir los requisitos necesarios para poder resistir la energía mínima de ruptura especificada en las tablas 5 y 6 de llantas diagonales y temporales para automóvil y en la tabla 11 de llantas para camioneta y camión. Al probarse de acuerdo con lo que se establece en el método de prueba descrito en el inciso 7.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Consistencia en el número de tablas. La tabla 4 sólo establece presiones de inflado.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, modificando el número de tabla de 4 y 5 a 5 y 6.</p>
<p>5.8.2 Para llantas con cámara y sin cámara la presión de la llanta al final de la prueba no debe ser menor que la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera 5.8.2 Para llantas con y sin cámara, la presión se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Homologar con la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2010</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, toda vez que la propuesta es congruente con la redacción establecida en la NOM-086-SCFI-2010.</p>
	<p>Rubber Manufacturers Association. Incluir la frase "95% de la presión inicial especificada".</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Existe la necesidad de tolerancias de una pequeña pérdida de presión, no más de 5%, debido al crecimiento por cedencia inicial y a la pérdida de presión que se da al verificar la presión de la llanta al final de la prueba.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, toda vez que la propuesta es congruente con la redacción establecida en la NOM-086-SCFI-2010.</p>

<p>PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010</p>	<p>CAMBIO PROPUESTO</p>	<p>FUNDAMENTACION DEL CAMBIO</p>	<p>RESPUESTA</p>
<p>7.2 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas diagonales para automóvil y temporales tipo sin cámara.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. 7.2... desmontaje del rin para llantas diagonales, radiales y temporales de refacción, sin cámara, para automóviles.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Para ser congruente con las modificaciones propuestas en la Sección 5.6 arriba indicada, la descripción de las llantas sujetas a esta prueba deben actualizarse.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, toda vez que se precisa la redacción sin modificar la esencia de la misma</p>
<p>7.3.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente) - Rin de prueba; - Regla métrica metálica - Cronómetro - Equipo para prueba de resistencia a la penetración que cumpla con las siguientes características: - Un vástago cilíndrico de acero de 19 mm ± 1 mm, 31 ± 1 mm y 38 ± 1 mm, de diámetro con punta hemisférica que viaja a una velocidad mínima de 0,05 m/min, el cual ejerce una fuerza sobre la banda de rodamiento de la llanta 	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>7.2.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <p>Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rin de prueba; - Regla métrica metálica; - Equipo de acuerdo a las figuras ilustrativas 1 y 2. 	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Reubicar la figura 1 y la figura 2 correspondientes a la prueba del inciso 7.2.1. y no a la 7.3.1</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, ya que las figuras 1 y 2 se refieren a la descripción que hace el inciso 7.2.1 y no al 7.3.1. Por lo tanto, se reubicaron las figuras 1 y 2 después del inciso 7.2.1.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																				
<p>7.3.3.2...</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Tabla 5: Resistencia de la llanta a la penetración, valores mínimos de energía de ruptura (joules) (Usando un vástago de 19.0 mm).</p> <table border="1" data-bbox="543 370 1409 698"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tipo de construcción</th> <th rowspan="2">Anchura de sección</th> <th rowspan="2">Material de cuerdas</th> <th colspan="5">Capacidad de carga</th> </tr> <tr> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>Normal</th> <th>Extra / Reforzada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Llantas diagonales y diagonales cinturadas</td> <td rowspan="2">Menor de 155 mm</td> <td>Rayón</td> <td>113</td> <td>212</td> <td>283</td> <td>113</td> <td>283</td> </tr> <tr> <td>Poliéster o nylon</td> <td>220</td> <td>331</td> <td>441</td> <td>220</td> <td>441</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Igual o mayor de 155 mm</td> <td>Rayón</td> <td>186</td> <td>291</td> <td>373</td> <td>186</td> <td>373</td> </tr> <tr> <td>Poliéster o nylon</td> <td>294</td> <td>441</td> <td>588</td> <td>294</td> <td>588</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Llantas radiales</td> <td>Menor de 155 mm</td> <td>Todos</td> <td>220</td> <td>331</td> <td>441</td> <td>220</td> <td>441</td> </tr> <tr> <td>Igual o mayor de 155 mm</td> <td>Todos</td> <td>294</td> <td>441</td> <td>588</td> <td>294</td> <td>588</td> </tr> </tbody> </table> <p>TABLA 6.- Resistencia de la llanta a la penetración, valores mínimos de energía de ruptura para llantas temporales o con presión máxima de 415 kPa (60 lb/in²) (usando un vástago de 19,0 mm)</p> <table border="1" data-bbox="543 763 1409 885"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>Joules (J)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Menor de 400 kg</td> <td>Rayón</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>Poliéster o nylon</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Igual o mayor de 400 kg</td> <td>Rayón</td> <td>186</td> </tr> <tr> <td>Poliéster o nylon</td> <td>294</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de construcción	Anchura de sección	Material de cuerdas	Capacidad de carga					B	C	D	Normal	Extra / Reforzada	Llantas diagonales y diagonales cinturadas	Menor de 155 mm	Rayón	113	212	283	113	283	Poliéster o nylon	220	331	441	220	441	Igual o mayor de 155 mm	Rayón	186	291	373	186	373	Poliéster o nylon	294	441	588	294	588	Llantas radiales	Menor de 155 mm	Todos	220	331	441	220	441	Igual o mayor de 155 mm	Todos	294	441	588	294	588			Joules (J)	Menor de 400 kg	Rayón	113	Poliéster o nylon	220	Igual o mayor de 400 kg	Rayón	186	Poliéster o nylon	294	<p>Rubber Manufacturers Association. Al final de los títulos de las Tablas 5 y 6, agregar la frase "(Usando un vástago de 19.0 mm)" entre paréntesis. Además, en la Tabla 5, eliminar los renglones de "Llantas Radiales", ya que las llantas radiales ya están cubiertas en la NOM para llantas para vehículos de pasajeros y camiones ligeros. Actualizar la Tabla 6 con la leyenda "(Usando un vástago de 190.0 mm)" y agregar "Joules (J)" en la tercer columna para especificar las unidades de medida.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la primera parte del comentario, que se refiere al diámetro del vástago usado en la prueba. Respecto de la propuesta de la eliminación de los regiones de la Tabla 5, no se acepta el comentario, debido a que existen llantas de pasajeros y camioneta radiales, empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular mayor a 4 536 kg y por tanto, comprendidas en el campo de aplicación de la Norma. Respecto de lo propuesto en el tercer párrafo, se corrige el valor del diámetro del vástago y de la unidad de medida.</p>
Tipo de construcción	Anchura de sección				Material de cuerdas	Capacidad de carga																																																																	
		B	C	D		Normal	Extra / Reforzada																																																																
Llantas diagonales y diagonales cinturadas	Menor de 155 mm	Rayón	113	212	283	113	283																																																																
		Poliéster o nylon	220	331	441	220	441																																																																
	Igual o mayor de 155 mm	Rayón	186	291	373	186	373																																																																
		Poliéster o nylon	294	441	588	294	588																																																																
Llantas radiales	Menor de 155 mm	Todos	220	331	441	220	441																																																																
	Igual o mayor de 155 mm	Todos	294	441	588	294	588																																																																
		Joules (J)																																																																					
Menor de 400 kg	Rayón	113																																																																					
	Poliéster o nylon	220																																																																					
Igual o mayor de 400 kg	Rayón	186																																																																					
	Poliéster o nylon	294																																																																					
<p>7.4.2 Comportamiento de la llanta a la carga para llantas de camioneta y camión ... g)</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Esta se refiere a la prueba de durabilidad para camionetas y camiones: Para llantas sin LR o SS: usar la Tabla #9: FMVSS119 Para llantas con LR y SS; usar la Tabla #8: ECE Reg. 54 ¿Y qué hay de las llantas con LI y SS > P ?</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Para las llantas con símbolos de velocidad mayores a P, recomendamos usar la Tabla 9. Esto requeriría que las llantas con una clasificación de velocidad mayor a "P" estuvieran marcadas, indicando el rango de carga. Explícitamente, incluir a las llantas con LR y SS, y SS > P</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Se acepta el comentario y se modifica la redacción del literal h) del inciso 7.4.2.2, para quedar como sigue: 7.4.2.2 ... h) Para llantas sin índice de carga y/o símbolo de velocidad, la secuencia de prueba a usar debe ser la mostrada en la tabla 9; con índice de carga y/o símbolo de velocidad mayor a "P", la secuencia de prueba a usar debe ser la mostrada en la tabla 9; y con índice de carga y/o símbolo de velocidad menor o igual a "P", utilizar la secuencia de prueba de la tabla 8.</p>																																																																				

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.4.2.3 Expresión de los resultados.</p> <p>b) Para llantas con cámara y sin cámara la presión de la llanta al final de la prueba no debe ser menor que la presión inicial especificada en las tablas 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>7.4.2.3 Expresión de los resultados</p> <p>b) Para llantas con y sin cámara, la presión se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Incluir la frase "95% de la presión inicial especificada".</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Homologar con la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2010.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Existe la necesidad de tolerancias de una pequeña pérdida de presión, no más de 5%, debido al crecimiento por cedencia inicial y a la pérdida de presión que se da al verificar la presión de la llanta al final de la prueba.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, ya que la redacción propuesta está homologada con una NOM vigente.</p> <p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, ya que la redacción propuesta está homologada con una NOM vigente.</p>
<p>7.5 Comportamiento de la llanta a la velocidad</p> <p>7.5.1 Para llantas de automóvil</p> <p>El siguiente procedimiento es aplicable para llantas que no tengan símbolo de velocidad, así como a las que tengan símbolo de velocidad de "S" a "Z". Véase tabla 2.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Cambiar los puntos 7.5 y 7.5.1 abajo de la Nota 3 de la TABLA 9: Secuencia de periodos para la prueba de comportamiento a la carga.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Cambio de forma para tener una mejor secuencia en la Norma.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta. Por lo tanto se reubicaron los incisos 7.5 y 7.5.1 después de la tabla 9.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																		
<p>Límite para llantas sin símbolo de velocidad y/o temperatura "C".</p> <table border="1" data-bbox="191 358 522 423"> <tr> <td>5</td> <td>30</td> <td>475</td> <td>152</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>30</td> <td>500</td> <td>160</td> </tr> </table> <p>Límite para llantas con símbolo de velocidad "S" o "T" y/o temperatura "B".</p> <table border="1" data-bbox="191 505 522 602"> <tr> <td>7</td> <td>30</td> <td>525</td> <td>168</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>30</td> <td>550</td> <td>176</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>30</td> <td>575</td> <td>185</td> </tr> </table> <p>Límite para llantas con símbolo de velocidad "H" y mayores y/o temperatura "A".</p>	5	30	475	152	6	30	500	160	7	30	525	168	8	30	550	176	9	30	575	185	<p>Rubber Manufacturers Association. Favor de ver la actualización anexa propuesta por la RMA "Tabla 10 –Secuencias de Tiempo y Velocidad".</p> <p>Tabla 10: Secuencias de tiempo y velocidad</p> <table border="1" data-bbox="781 435 1171 625"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Pasos</th> <th>Tiempo</th> <th>Velocidad mínima</th> </tr> <tr> <th>min</th> <th>km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>30</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>30</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>30</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table>	Pasos	Tiempo	Velocidad mínima	min	km/h	1	30	140	2	30	150	3	30	160	<p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>La Tabla 10 es consecuencia de la prueba de alta velocidad de las llantas para pasajeros descritas en la NOM 086-SCFI-2002. Bajo la NOM 086-SCFI-2010, se adoptó una prueba modificada de alta velocidad. Por congruencia, en esta NOM, se debe referir a esta nueva prueba, descrita en la NOM-086-SFI-2010.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar el comentario, en virtud de que en México se comercializan llantas diagonales de automóvil y camioneta con velocidad restringida. Por lo que con el contenido en el proyecto de NOM, se da cumplimiento a la seguridad de los dos tipos de construcción de llantas (radial y diagonal) que contempla el campo de aplicación de este proyecto de NOM. El método para la prueba de velocidad contenido en este proyecto de NOM, se tomó de la NOM-086-SCFI-2004.</p>
5	30	475	152																																		
6	30	500	160																																		
7	30	525	168																																		
8	30	550	176																																		
9	30	575	185																																		
Pasos	Tiempo	Velocidad mínima																																			
	min	km/h																																			
1	30	140																																			
2	30	150																																			
3	30	160																																			
<p>7.5.1.3.5 Expresión de resultados</p> <p>Se inspecciona la llanta para ver si cumple con las condiciones especificadas en 7.4.2.3. Y la presión no debe ser inferior a la indicada en la tabla 4.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>7.5.1.3.5 Expresión de resultados</p> <p>Se inspecciona la llanta para ver si cumple con las condiciones especificadas en 7.4.2.3. Para llantas con y sin cámara, la presión se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Homologar con la NORMA Mexicana NOM-086-SCFI-2010.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, en virtud de que sea congruente la redacción de esta NOM con la redacción de la NOM-086-SCFI-2010, ya que se trata de la misma prueba en ambas normas.</p>																																		

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>Rubber Manufacturers Association. Incluir la frase "95% de la presión inicial especificada"</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Existe la necesidad de tolerancias de una pequeña pérdida de presión, no más de 5%, debido al crecimiento por cedencia inicial y a la pérdida de presión que se da al verificar la presión de la llanta al final de la prueba.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, en virtud de que sea congruente la redacción de esta NOM con la redacción de la NOM-086-SCFI-2010, ya que se trata de la misma prueba en ambas normas.</p>
<p>7.5.2.2 Procedimiento h) Se inicia el periodo de prueba, sin interrupciones o ajustes de presión durante el desarrollo de la misma, de acuerdo a la siguiente secuencia: I 30 min a 120 km/h II 30 min a 128 km/h III 30 min a 136 km/h</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera 7.5.2.2 Procedimiento h) Se inicia el periodo de prueba, sin interrupciones o ajustes de presión durante el desarrollo de la misma, de acuerdo a la siguiente secuencia: I 30 min a 120 km/h II 30 min a 128 km/h III 30 min a 136 km/h</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Cambio de forma</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, a efecto de darle el espacio suficiente al número secuencial de la prueba.</p>
<p>7.5.2.3 Expresión de resultados b) Para llantas con cámara y sin cámara la presión de la llanta al final de la prueba no debe ser menor que la presión inicial especificada en las tablas 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera 7.5.2.3 Expresión de resultados b) Para llantas con y sin cámara, la presión se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en las tablas 4, y 16 a la 32 del apéndice normativo.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Homologar con la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2010.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, en virtud de que sea congruente la redacción de esta NOM con la redacción de la NOM-086-SCFI-2010, ya que se trata de la misma prueba en ambas normas.</p>
	<p>Rubber Manufacturers Association. Incluir la frase "95% de la presión inicial especificada"</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Existe la necesidad de tolerancias de una pequeña pérdida de presión, no más de 5%, debido al crecimiento por cedencia inicial y a la pérdida de presión que se da al verificar la presión de la llanta al final de la prueba.</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, en virtud de que sea congruente la redacción de esta NOM con la redacción de la NOM-086-SCFI-2010, ya que se trata de la misma prueba en ambas normas.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																		
<p>8.1 Cada llanta que se comercialice dentro del territorio nacional, debe tener visible y moldeado cuando menos en un costado con letras y números de no menos de 2,0 mm de altura la siguiente información. En ningún caso debe quedar oculta por las cejas de cualquier rin que se haya especificado para usarse con esta llanta:</p> <p>b) La palabra radial o su símbolo "R" inserto en la clave de identificación.</p> <p>f) Capacidad de carga, como se indica en el inciso 4.1.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>8.1 Cada llanta que se comercialice dentro del territorio nacional, debe tener visible y moldeado cuando menos en un costado con letras y números de no menos de 2,0 mm de altura la siguiente información. En ningún caso debe quedar oculta por las cejas de cualquier rin que se haya especificado para usarse con esta llanta:</p> <p>b) La palabra radial o su símbolo "R" inserto en la clave de identificación, si la llanta fuese de ese tipo.</p> <p>f) Capacidad de carga, como se indica en el inciso 4.1.1.1.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Porque en esta norma no tan sólo se contemplan llantas radiales sino también llantas de construcción diagonal.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, en virtud de que se precisa la redacción y se corrige la referencia al inciso 4.1.1.1 donde se indica en forma específica la referencia a las tablas 1 y 13 sobre la capacidad de carga.</p>																																																																																		
	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p style="text-align: center;">APENDICE NORMATIVO</p> <p style="text-align: center;">TABLA 11: Energía mínima de ruptura (Joules)</p> <table border="1" data-bbox="598 771 1354 1356"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Construcción de las llantas</th> <th rowspan="2">CAMIONETA Clave de rin 17.5 o menores con o sin cámara</th> <th colspan="4">CAMIONETA Y CAMION MAYORES A CLAVE RIN 17.5</th> </tr> <tr> <th>Tipo con cámara</th> <th>Tipo sin cámara</th> <th>Tipo con cámara</th> <th>Tipo sin cámara</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Diámetro del vástago</td> <td>19mm</td> <td>31mm</td> <td>31mm</td> <td>38mm</td> <td>38mm</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>360</td> <td>770</td> <td>575</td> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>515</td> <td>890</td> <td>735</td> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>575</td> <td>1410</td> <td>970</td> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>645</td> <td>1785</td> <td>1410</td> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>710</td> <td>-----</td> <td></td> <td>2280</td> <td>1695</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>770</td> <td>-----</td> <td></td> <td>2600</td> <td>2090</td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>----</td> <td>-----</td> <td></td> <td>2824</td> <td>2205</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>----</td> <td>-----</td> <td></td> <td>3050</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>----</td> <td>-----</td> <td></td> <td>3220</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>----</td> <td>-----</td> <td></td> <td>3390</td> <td>-----</td> </tr> </tbody> </table>	Construcción de las llantas	CAMIONETA Clave de rin 17.5 o menores con o sin cámara	CAMIONETA Y CAMION MAYORES A CLAVE RIN 17.5				Tipo con cámara	Tipo sin cámara	Tipo con cámara	Tipo sin cámara	Diámetro del vástago	19mm	31mm	31mm	38mm	38mm	Capacidad de carga						C	360	770	575		-----	D	515	890	735		-----	E	575	1410	970		-----	F	645	1785	1410		-----	G	710	-----		2280	1695	H	770	-----		2600	2090	J	----	-----		2824	2205	L	----	-----		3050	-----	M	----	-----		3220	-----	N	----	-----		3390	-----	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Se unificó la columna camioneta con clave de rin 17.5 o menores con y sin cámara.</p> <p>Se eliminó el índice de carga, debido a que está definido en el punto 3.2 de definiciones.</p> <p>En las columnas de camioneta y camión Se agregó el texto mayores a clave de rin 17.5, por no existir la diferencia entre 17.5 y mayores.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar parcialmente el comentario. Se acepta la unificación de columnas y la modificación del título correspondiente a camioneta. No se acepta la eliminación de los índices de carga, por considerarse de utilidad en la tabla.</p>
Construcción de las llantas	CAMIONETA Clave de rin 17.5 o menores con o sin cámara			CAMIONETA Y CAMION MAYORES A CLAVE RIN 17.5																																																																																	
		Tipo con cámara	Tipo sin cámara	Tipo con cámara	Tipo sin cámara																																																																																
Diámetro del vástago	19mm	31mm	31mm	38mm	38mm																																																																																
Capacidad de carga																																																																																					
C	360	770	575		-----																																																																																
D	515	890	735		-----																																																																																
E	575	1410	970		-----																																																																																
F	645	1785	1410		-----																																																																																
G	710	-----		2280	1695																																																																																
H	770	-----		2600	2090																																																																																
J	----	-----		2824	2205																																																																																
L	----	-----		3050	-----																																																																																
M	----	-----		3220	-----																																																																																
N	----	-----		3390	-----																																																																																

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA PROY-NOM-086/1-SCFI-2010	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																																																																																																										
	<p>Rubber Manufacturers Association. Favor de ver la actualización anexa propuesta por la RMA "Tabla 11 – Energía Mínima de Ruptura (Joules/inch-lbs)".</p> <p style="text-align: center;">TABLA 11: Energía mínima de ruptura (Joules)</p> <table border="1" data-bbox="541 386 1402 847"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Camiones Ligeros y Sin Cámara, Con Cámara Diámetro del rin <= 17.5</th> <th colspan="8">Todos los demás</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">Con Cámara</th> <th colspan="2">Sin Cámara</th> <th colspan="2">Con Cámara</th> <th colspan="2">Sin Cámara</th> </tr> <tr> <th>Diámetro del vástago</th> <th>19.05 mm</th> <th>¾"</th> <th>31.75 mm</th> <th>1 ¼"</th> <th>31.75 mm</th> <th>1 ¼"</th> <th>38.10 mm</th> <th>1 ½"</th> <th>38.10 mm</th> <th>1 ½"</th> </tr> <tr> <th>Energía de ruptura</th> <th>J</th> <th>Pulg-lb</th> <th>J</th> <th>Pulg-lb</th> <th>J</th> <th>Pulg-lb</th> <th>J</th> <th>Pulg-lb</th> <th>J</th> <th>Pulg-lb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="14">Capacidad de carga</td> <td>A</td> <td>225</td> <td>2000</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>293</td> <td>2600</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>361</td> <td>3200</td> <td>768</td> <td>6800</td> <td>576</td> <td>5100</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>514</td> <td>4550</td> <td>892</td> <td>7900</td> <td>734</td> <td>6500</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>576</td> <td>5100</td> <td>1412</td> <td>12,500</td> <td>971</td> <td>8600</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>644</td> <td>5700</td> <td>1785</td> <td>15,800</td> <td>1412</td> <td>12500</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>711</td> <td>6300</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2282</td> <td>20,200</td> <td>1694</td> <td>15,000</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>768</td> <td>6800</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2598</td> <td>23,000</td> <td>2090</td> <td>18,500</td> </tr> <tr> <td>J</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2824</td> <td>25,000</td> <td>2203</td> <td>19,500</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3050</td> <td>27,000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3220</td> <td>28,500</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>N</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3389</td> <td>30,000</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Camiones Ligeros y Sin Cámara, Con Cámara Diámetro del rin <= 17.5		Todos los demás										Con Cámara		Sin Cámara		Con Cámara		Sin Cámara		Diámetro del vástago	19.05 mm	¾"	31.75 mm	1 ¼"	31.75 mm	1 ¼"	38.10 mm	1 ½"	38.10 mm	1 ½"	Energía de ruptura	J	Pulg-lb	Capacidad de carga	A	225	2000								B	293	2600								C	361	3200	768	6800	576	5100				D	514	4550	892	7900	734	6500				E	576	5100	1412	12,500	971	8600				F	644	5700	1785	15,800	1412	12500				G	711	6300					2282	20,200	1694	15,000	H	768	6800					2598	23,000	2090	18,500	J							2824	25,000	2203	19,500	L							3050	27,000			M							3220	28,500			N							3389	30,000			<p>Rubber Manufacturers Association. Se requieren aclaraciones en la Tabla para entender lo que pretende. 1] Hay dos columnas idénticas listadas para llantas de camionetas, con códigos de rin de 17.5 o menores. Ya sea que la llanta se con o sin cámara, los valores de energía serían los mismos. Se propone eliminar una columna y hacer referencia a que la llanta sea con y sin cámara en el encabezado de la columna. 2] La gráfica tiene una capacidad de carga expresada como Rango de Carga (LR)</p>	<p>Rubber Manufacturers Association. Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar parcialmente el comentario, identificado con el inciso 1), dejando una sola columna para incluir la clave de rin 17.5 o menores con y sin cámara. Respecto del resto del comentario no se acepta, en razón de que es necesario homologar la expresión entre la definición de modelo, inciso 3.2, y el concepto de capacidad de carga.</p>								
	Camiones Ligeros y Sin Cámara, Con Cámara Diámetro del rin <= 17.5		Todos los demás																																																																																																																																																																										
			Con Cámara		Sin Cámara		Con Cámara		Sin Cámara																																																																																																																																																																				
Diámetro del vástago	19.05 mm	¾"	31.75 mm	1 ¼"	31.75 mm	1 ¼"	38.10 mm	1 ½"	38.10 mm	1 ½"																																																																																																																																																																			
Energía de ruptura	J	Pulg-lb	J	Pulg-lb	J	Pulg-lb	J	Pulg-lb	J	Pulg-lb																																																																																																																																																																			
Capacidad de carga	A	225	2000																																																																																																																																																																										
	B	293	2600																																																																																																																																																																										
	C	361	3200	768	6800	576	5100																																																																																																																																																																						
	D	514	4550	892	7900	734	6500																																																																																																																																																																						
	E	576	5100	1412	12,500	971	8600																																																																																																																																																																						
	F	644	5700	1785	15,800	1412	12500																																																																																																																																																																						
	G	711	6300					2282	20,200	1694	15,000																																																																																																																																																																		
	H	768	6800					2598	23,000	2090	18,500																																																																																																																																																																		
	J							2824	25,000	2203	19,500																																																																																																																																																																		
	L							3050	27,000																																																																																																																																																																				
	M							3220	28,500																																																																																																																																																																				
	N							3389	30,000																																																																																																																																																																				
		<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera TRANSITORIOS PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. SEGUNDO.- La presente Norma Oficial Mexicana cancela a la Norma Oficial Mexicana NOM-086/1-SCFI-2001, Industria hulera-Llantas para camión-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de febrero de 2002. TERCERO.- Los certificados para un determinado modelo de llanta otorgados por los organismos de certificación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, continuarán vigentes en los términos y condiciones considerados en los mismos, hasta el término de su vigencia.</p> <p>Normalización y Certificación Electrónica TRANSITORIO Los certificados para un determinado modelo de llanta otorgados por los organismos de certificación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, continuarán vigentes en los términos y condiciones considerados en los mismos, hasta el término de su vigencia.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Se solicita incluir en la NOM definitiva estos Artículos Transitorios, a efecto de tener una mayor certeza jurídica.</p>	<p>Cámara Nacional de la Industria Hulera Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta, ya que se consideró complementario a la NOM la inclusión de los artículos transitorios.</p> <p>Normalización y Certificación Electrónica Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió aceptar la propuesta.</p>																																																																																																																																																																									

México, D.F., a 3 de marzo de 2011.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, **Christian Turégano Roldán.-** Rúbrica.