

De: Jorge Macias <Jorge.Macias@wri.org>
Enviado el: lunes, 26 de noviembre de 2018 04:53 p. m.
Para: Mario Emilio Gutiérrez Caballero; Contacto CONAMER
CC: Ariel Govea
Asunto: Observaciones Anteproyecto Modificación NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013
Datos adjuntos: DOF Proyect Modif NOM 163 (VR-WRI).doc

Mtro. Mario Emilio Gutierrez Caballero
Comisionado Nacional
CONAMER

Estimado Mtro. Gutierrez:

Anexo al presente correo, sirva encontrar las observaciones y dudas referentes a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, "Anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana, Emisiones de bióxido de carbono (CO2) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicado a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos". Estos comentarios representan a la organización con registro, Centro de Transporte Sustentable de México AC y con uso de marca del World Resources Institute México.

Lamentamos que el proceso no haya incluido a partes interesadas independientes a la industria automotriz y, aún más, que no se hayan incluido a miembros representantes de sociedad civil permanentes de la COMARNAT a los grupos de trabajo de la Norma.

Ante la relevancia de lograr una normatividad de alta importancia para los consumidores, el medio ambiente y la economía, agradecemos su atención a las dudas y comentarios que vertimos en el documento anexo.

Cordialmente,

Jorge Macias
Director de Desarrollo Urbano
World Resources Institute México

wrimexico.org

Belisario Domínguez No.8 PA, Col. Villa Coyoacán, Ciudad de México 04000.
Directo: +52(55)30965742 al 45 ext. 501
jorge.macias@wri.org | Skype: jorg.macias | Twitter: @WRIMexico @WRI_Ciudades |
Blog: thecityfixmexico.org | Facebook.com/WRIMexico

En CTS EMBARQ México trabajamos para mejorar la calidad de vida en las ciudades

WRI es una organización global de investigación que convierte las grandes ideas en acciones, en materia de medio ambiente, oportunidades para la economía y bienestar social.

Brasil | China | E.U.A | Europa | India | Indonesia | México | Turquía



PROYECTO de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3,857 kilogramos.

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

JORGE CARLOS HURTADO VALDEZ, 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; ODÓN DEMÓFILO DE BUEN RODRÍGUEZ, Director General de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización para la Preservación y Uso Racional de los Recursos Energéticos y ALBERTO ULISES ESTEBAN MARINA, Director General de Normas de la Secretaría de Economía y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 26, 32 Bis, fracciones IV y V, 33, fracción X, 34, fracciones XIII y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracciones V y XII, 6o., 36, 37 Bis, 111, fracciones III y IX, 113, 161, primer párrafo y 171 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; 80 y 81, fracción VI de la Ley General de Cambio Climático; 17, 18, fracciones V y XIX y 36, fracción IX de la Ley de Transición Energética; 38, fracciones II y IV, 39, fracción V, 40, fracciones I, X y XII, 41, 43, 44, 45, 46, 47, fracción I, 51, 53 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 7o., fracciones II y IV y 28 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; 28, 31, 33 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 8o., fracciones III, IV y V del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; 2, apartado F, fracción II, 8, fracciones XIV, XV y XXX, 39 y 40 del Reglamento Interior de la Secretaría de Energía; 22, fracciones I, IV, IX, X y XXV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía y el artículo único, fracciones I y II del Acuerdo por el que se delegan en el Director General de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, las facultades que se indican, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho que toda persona tiene a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar y que, entre los aspectos que deben regularse para garantizar ese derecho, se encuentra el de asegurar una calidad del aire satisfactoria mediante el control de las emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Que México forma parte de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático desde su creación en 1992, habiendo ratificado su participación en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero con la firma del Protocolo de Kioto en 1997.

Que el 12 de diciembre de 2015 se emitió el Acuerdo de París, a través el cual se refuerza la respuesta mundial a los efectos del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible, mismo que fue firmado y ratificado por nuestro país en el año 2016, asumiendo compromisos en materia de reducción de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero.

Que la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece la facultad de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para formular y ejecutar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, así como la de regular los niveles máximos permisibles de emisión de gases provenientes de fuentes fijas y móviles.

Que la Ley General de Cambio Climático prevé una serie de instrumentos financieros, regulatorios, técnicos, de planeación, de evaluación y de vigilancia de la política pública de cambio climático, con el objetivo, entre otros, de mitigar las emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero y crea el Fondo para el Cambio Climático, a fin de captar y canalizar recursos financieros públicos, privados, nacionales e internacionales para implementar el desarrollo de acciones que enfrenten el cambio climático, mediante mecanismos previstos en la propia Ley en otras disposiciones legales.

Que de acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2015, en México, el sector transporte es el mayor emisor de gases de efecto invernadero con 25.1 por ciento

de las emisiones totales en nuestro país, de los cuales 23.4 por ciento corresponde al autotransporte, lo que representa 159.9 millones de toneladas de bióxido de carbono equivalente (CO₂e).

Que, tomando en cuenta las contribuciones determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París para reducir veintidós por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero en México al año 2030, la meta para todo el sector transporte es reducir tales emisiones en dieciocho por ciento.

Que a pesar que se dispone de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de septiembre de 2005, instrumento en el que se establecen los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos, fue necesario publicar una nueva Norma Oficial Mexicana que contemplara las especificaciones de carácter técnico para realizar el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono.

Que el 21 de junio de 2013, se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, cuyo objetivo es establecer los parámetros y la metodología para el cálculo de los promedios corporativos meta y observado de las emisiones de bióxido de carbono expresados en gramos de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km) y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, expresado en kilómetros por litro (km/l), con base en los vehículos automotores nuevos, con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2014 y hasta 2016 y que se comercialicen en México.

Que en la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 se incluyó una flexibilidad que implica la definición de metas alternativas de cumplimiento para aquellos corporativos que tuviesen una muy limitada variedad de líneas de vehículos y que, por lo tanto, necesitaban un periodo mayor para adaptar sus vehículos, especialmente en los primeros años, y con ello poder cumplir con dicho instrumento normativo.

Que, por lo anterior, en el instrumento normativo arriba citado se definieron los criterios que deben cumplirse para que los corporativos elegibles pudiesen acceder a esta alternativa, sin que por ello se afectara la finalidad perseguida mediante el instrumento normativo antes mencionado.

Que, el haber emitido la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, para incrementar el rendimiento de combustible en los vehículos automotores nuevos, tuvo como consecuencia la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, particularmente de bióxido de carbono, debido a la disminución del consumo unitario de energía.

Que la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 tuvo otros beneficios colaterales, como son la disminución de las emisiones de contaminantes locales, la mejora en la calidad del aire y, por lo tanto, la reducción de los impactos negativos en la salud de la población.

Que, por otro lado, el gobierno de los Estados Unidos de América, publicó, de manera conjunta entre la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) y la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico en Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés), la Regulación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero para Vehículos Ligeros y el Promedio corporativo para la Economía de Combustible (Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards), misma que tiene como periodo de aplicación del año 2017 al 2025.

Que la regulación sobre emisiones de bióxido de carbono (CO₂) de los Estados Unidos de América, mencionada en el párrafo anterior y que actualmente se encuentra vigente, incluye en su cálculo, las emisiones de hidrocarburos (HC) y monóxido de carbono (CO), sobre una base de bióxido de carbono equivalente, dado que se reconoce que las emisiones de HC y de CO se oxidan rápidamente a CO₂ y, por lo tanto, se asume que forman parte efectiva del CO₂ emitido por un vehículo.

Que la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico en Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés), contempla una remediación al impacto causado por la emisión de gases, mediante medidas correctivas (monetarias) a cargo de los corporativos, con la finalidad de fomentar y asegurar el cumplimiento del marco regulatorio.

Que, previo a que se elaborara este Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso

Comentado [JM1]: ¿Cuál es la evidencia a la que se hace referencia en dónde los instrumentos de flexibilidad incluidos en la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 no afectaron o disminuyeron el impacto ambiental de la Norma? ¿Podrían referirnos al estudio técnico específico que evalúa el impacto de los instrumentos de flexibilidad?

Comentado [JM2]: ¿Cuál fue el impacto real de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 en materia de mitigación? ¿Cuáles fueron los efectos incrementales en disminución de gases de efecto invernadero y en aceleración de la eficiencia energética en la flota nacional de vehículos ligeros?

bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, se expidieron dos Avisos en el Diario Oficial de la Federación, el primero publicado el 24 de junio de 2016 y el segundo el 23 de enero de 2018, aplicables a los automotores nuevos año modelo 2017 y 2018 respectivamente, mediante los cuales se extiende la aplicación de los valores y parámetros para el cálculo de las emisiones meta para vehículos de pasajeros y camionetas ligeras de año modelo 2016, así como el programa de metas alternativas y los créditos correspondientes, por lo que la exigencia es la misma para las flotas de vehículos de los tres años modelo más recientes.

Que la evaluación del cumplimiento de los vehículos año modelo 2017 y 2018 se efectuará a través del presente Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.

Que, al elaborar el presente Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, también se tomó como referencia la regulación de los Estados Unidos de América, por lo que los vehículos automotores nuevos que tendrán que cumplir con el nuevo instrumento regulatorio son aquéllos cuyo año modelo sea 2017 hasta 2025; esto, aunado a que se contempla la conclusión de la vigencia de los créditos por penetración tecnológica y de esfuerzo anticipado, así como el programa de metas alternativas, toda vez que se concluye que cumplirán su objetivo con la entrada en vigor de las flotas de vehículos de año modelo 2019.

Que, con el objeto de continuar con la tendencia en la reducción de emisiones de bióxido de carbono, lograda mediante la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 y a fin de dar cumplimiento a los compromisos asumidos a nivel internacional por nuestro país, este Proyecto de Modificación a dicha norma exige, de manera gradual, para los vehículos ligeros nuevos de los años modelo 2019 a 2025, el cumplimiento de niveles más estrictos en torno a dichas emisiones.

Que, debido al incremento de la exigencia de los niveles de emisión de bióxido de carbono a través del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, se incluyeron, no sólo nuevos créditos, sino también un cuarto criterio de aceptación, el cual consiste en un mecanismo de compensación.

Que, en el caso de nuevos créditos, se incluyeron aquéllos por introducción de tecnologías que reducen las emisiones de bióxido de carbono, o bien, porque mejoran la eficiencia energética del vehículo y brindan beneficios fuera de las condiciones de los ciclos de prueba.

Que, de igual forma, se pueden generar créditos derivado de los desarrollos tecnológicos que permiten incorporar sistemas y dispositivos que impactan en el desempeño de los vehículos y se refuerzan los créditos por la incorporación en la flota de vehículos automotores nuevos con tecnologías de propulsión híbrida, eléctrica y de celda de combustible, así como aquéllos aplicables para los sistemas de aire acondicionado, a partir de mejoras en la eficiencia, el incremento en la hermeticidad y el empleo de refrigerantes con menor potencial de calentamiento global.

Que, en el Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, existen nuevos Apéndices informativos respecto de la eficiencia en los sistemas de aire acondicionado y los refrigerantes, así como en lo que corresponde a las tecnologías fuera de ciclo, a fin de brindar mayor certeza a los sujetos regulados respecto de los créditos a generar vinculados a los temas correspondientes.

Que, en lo referente al mecanismo de compensación, las diferencias negativas entre el promedio corporativo ponderado meta y el promedio corporativo ponderado observado, sumado a la aplicación y potencial transferencia de créditos entre corporativos, se monetizan a efecto de llevar a cabo aportaciones económicas que se destinarán a la realización de proyectos en el marco del Fondo de Cambio Climático.

Que, a efecto de brindar mayor certeza a los sujetos regulados en el Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, se contemplan dos Apéndices normativos asociados, tanto al mecanismo de compensación, como en lo que respecta a la transferencia de créditos entre Corporativos.

Que, si bien, en el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, estaba contemplada la participación de organismos de

Comentado [JM3]: ¿Cuáles fueron las bases para no actualizar la norma en tiempo y forma al término de su periodo? ¿Con qué bases se extiende la aplicación de los valores y parámetros del año modelo 2016? ¿De qué manera la extensión afectó la tendencia de disminución de gases de efecto invernadero y de eficiencia energética con respecto al principio y tendencia de armonización con el mercado norteamericano?

Comentado [JM4]: ¿Cuál fue la tendencia real de reducción de emisiones de bióxido de carbono lograda? ¿Cuál es el análisis y la evidencia que sustenta el cálculo de mitigación?

Comentado [JM5]: De acuerdo con el ICCT: “Los mecanismos de cumplimiento propuestos conllevan a la pérdida del 80-85% de los beneficios de la norma, lo que se traduce en ganancias en eficiencia de combustible iguales a las que ocurrirían en la ausencia de la norma. ¿De qué manera se incluyeron las consideraciones de afectación posible de los créditos en el cálculo y evaluación de la Manifestación de Impacto Regulatorio y Ambiental para el presente instrumento?

Comentado [JM6]: ¿Qué impacto tienen cada una de estas modificaciones, nuevos créditos o consideraciones incluidas en el presente instrumento?

Comentado [JM7]: ¿Cuál es la base y la tasa de monetización para calcular las aportaciones al Fondo de Cambio Climático?

tercera parte, en el Proyecto de Modificación al instrumento normativo en comento se detalla la forma en la que las unidades de verificación acreditadas y aprobadas determinarán el cumplimiento con dicho instrumento normativo.

Que para evaluar la conformidad con el Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO2) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, el procedimiento a seguir por parte de las unidades de verificación y por parte de la autoridad de inspección y vigilancia del sector ambiental del Gobierno Federal es distinto, derivado de las atribuciones de dicha autoridad y de lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización respecto de los organismos de tercera parte.

Que el anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER- SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO2) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, se sometió y fue aprobado como Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), en su Primera Sesión Extraordinaria del 30 de agosto de 2018, así como por el Comité Consultivo Nacional de Normalización para la Preservación y Uso Racional de los Recursos Energéticos (CCNNPURRE), en su Segunda Sesión Extraordinaria del 30 de agosto de 2018, y por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), en su Cuarta Sesión Extraordinaria del 29 de agosto de 2018 para que éste fuese publicado a consulta pública en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47, fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Que, a efecto de que los interesados en este tema, dentro de los sesenta días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, emitan comentarios, se señala que éstos habrán de ser enviados al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, sito en Avenida Ejército Nacional número 223, piso 16, Ala "A", colonia Anáhuac, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México, C.P. 11320, o bien, a la dirección de correo electrónico: luis.acevedo@semarnat.gob.mx.

Que el instrumento que contempla los aspectos de impacto regulatorio asociados a este Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 estará disponible en el domicilio del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales arriba citado, para quienes deseen consultarlo dentro de los plazos establecidos para tales efectos en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y en la Ley General de Mejora Regulatoria.

Por lo expuesto y fundado, se expide el siguiente:

PROYECTO DE MODIFICACIÓN A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO2) PROVENIENTES DEL ESCAPE Y SU EQUIVALENCIA EN TÉRMINOS DE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS

Prefacio

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue elaborado por los siguientes comités: Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), Comité Consultivo Nacional de Normalización para la Preservación y Uso Racional de los Recursos Energéticos (CCNNPURRE) y Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), y también participaron las siguientes instituciones y empresas:

- ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- o Audi de México, S.A. de C.V.
- o BMW de México, S.A. de C.V.
- o FCA México, S.A. de C.V.
- o Ford Motor Company, S.A. de C.V.
- o General Motors de México, S. de R.L. de C.V.
- o Honda de México, S.A. de C.V.
- o Hyundai Motor de México, S. de R.L. de C.V.
- o Jaguar Land Rover, S.A.P.I. de C.V.
- o KIA Motors México, S.A de C.V.

Comentado [JM8]: ¿De qué manera se determinó quienes eran los sujetos interesados y por qué no fueron incluidos todos?

Comentado [JM9]: ¿Quiénes participaron en las reuniones del grupo técnico y en qué fechas se realizaron esas reuniones? ¿Se puede tener acceso a las listas de participación e invitaciones a participar?

Comentado [JM10]: ¿Hubo participación de las 19 armadoras en el proceso de normalización? ¿Cuántas de ellas asistieron a los grupos de trabajo y sesiones del comité de normalización?

- o Mazda Motor de México, S. de R.L de C.V.
 - o Mercedes-Benz México, S. de R.L. de C.V.
 - o Nissan Mexicana, S.A. de C.V.
 - o Peugeot México, S.A. de C.V.
 - o Renault de México, S.A. de C.V.
 - o SGM Automotriz de México, S.A. de C.V.
 - o Suzuki Motor de México, S.A de C.V.
 - o Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de C.V.
 - o Volkswagen de México, S.A. de C.V.
 - o Volvo de México, S.A. de C.V.
- COMISIÓN NACIONAL PARA EL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA
- o Dirección General Adjunta de Gestión para la Eficiencia Energética
 - o Dirección General Adjunta de Normatividad en Eficiencia Energética
- INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO
- o Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental
 - o Coordinación General de Crecimiento Verde
- PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE
- o Subprocuraduría de Inspección Industrial
- SECRETARÍA DE ECONOMÍA
- o Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología
 - o Dirección General de Normas
- SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
- o Dirección General de Industria
 - o Dirección General de Políticas de Cambio Climático
 - o Subsecretaría de Planeación y Política Ambiental
- Índice del contenido**
1. Objetivo y campo de aplicación
 2. Referencias normativas
 3. Términos y definiciones
 4. Especificaciones
 5. Programa de Metas Alternativas
 6. Procedimiento para la evaluación de la conformidad
 7. Verificación
 8. Vigilancia
 9. Concordancia con Normas Internacionales
 - Apéndice A (normativo) Transferencia de Créditos
 - Apéndice B (normativo) Mecanismo de compensación
 - Apéndice C (normativo) Cálculo de Emisiones para sistemas de aire acondicionado móviles aplicables a los refrigerantes R-134a y R-1234yf
 - Apéndice D (informativo) Información técnica
 - Apéndice E (informativo) Criterios de clasificación como camioneta ligera
 - Apéndice F (informativo) Tecnologías que permiten incrementar la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado de los vehículos automotores nuevos
 - Apéndice G (informativo) Tecnologías fuera de ciclo para vehículos automotores nuevos

Comentado [JM11]: Tratándose de una norma que disminuye el consumo de combustible y, por tanto, el gasto de los consumidores, uno asumiría que un grupo interesado serían los mismos consumidores o asociaciones que los representen. ¿Por qué ningún grupo de esta naturaleza fue consultado o incluido en el proceso?

Comentado [JM12]: ¿A cuántas organizaciones de la Sociedad civil, instituciones académicas, centros de investigación y representantes de los derechos de los consumidores se invitó a participar en el proceso de normalización?

Comentado [JM13]: ¿Por qué no fue incluida en el proceso ninguna institución académica, organismo de sociedad civil, instituto de investigación?

10. Bibliografía

Transitorios

1. Objetivo y campo de aplicación

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana establece los parámetros y la metodología para el cálculo de los promedios corporativos meta y observado de las emisiones de bióxido de carbono expresados en gramos de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km) y su equivalencia en términos de Rendimiento de combustible, expresado en kilómetros por litro (km/l).

Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana es aplicable a vehículos automotores nuevos, de peso bruto vehicular entre 400 y 3 857 kilogramos, que utilizan como combustible gasolina, diésel o combustibles alternos, o bien, si son vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, cuyo año modelo sea 2017 y hasta 2025 y que se comercialicen dentro del territorio nacional. Es de observancia obligatoria para los Corporativos que comercializan vehículos automotores nuevos, excepto cuando el Corporativo comercialice en total, entre 1 y hasta 500 unidades en total por año modelo.

Se exceptúa a los vehículos de peso bruto vehicular menor a 400 kilogramos, los destinados exclusivamente a circular en vías pavimentadas delimitadas como: pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts, u otro campo de transporte similar; así como los empleados para labores agrícolas; para terreno montañoso, desértico, playas o vías férreas; motocicletas, tractores agrícolas o maquinaria dedicada a actividades específicas de las industrias de la construcción y la minería.

2. Referencias normativas

Los siguientes instrumentos normativos referidos, o los que le sustituyan, son indispensables para la aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

2.1. NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002.

2.2. NOM-042-SEMARNAT-2003, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 2005.

2.3. NMX-AA-011-1993-SCFI. Método de prueba para la evaluación de emisiones de gases del escape de los vehículos automotores nuevos en planta que usan gasolina como combustible (Cancela a la NMX-AA-11-1980). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993.

3. Términos y definiciones

Para los propósitos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se aplican los términos y definiciones dados en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), el Reglamento de la LGEEPA en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, así como las siguientes son aplicables:

3.1. Año calendario:

periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de un mismo año.

3.2. Año modelo:

periodo comprendido entre el inicio de la producción de determinado tipo de vehículo automotor y el 31 de diciembre del Año calendario con que dicho fabricante designe al modelo en cuestión.

3.3. Camioneta ligera:

vehículo automotor que cumple con el numeral 3.27 y con los criterios definidos en el Apéndice E (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.4. Certificado NOM:

documento emitido por la PROFEPA mediante el cual se hace constar que un determinado Corporativo cumple con lo establecido en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.5. Ciclo de prueba:

protocolo de manejo al que deben someterse los vehículos para simular su desempeño, con el fin de determinar las emisiones del escape de dicho vehículo, el cual contempla el Ciclo en ciudad FTP y el Ciclo en carretera HFET.

3.6. Ciclo en ciudad FTP:

ciclo de prueba en donde se simula en un dinamómetro de chasis la operación del vehículo bajo condiciones de manejo urbano. Para el caso de los vehículos de combustión interna, las fases del ciclo son: arranque en frío, transitorio y arranque en caliente. En el caso de los vehículos híbridos conectables, las fases son: arranque en frío, transitoria, arranque en caliente y transitorio, para lo cual se requiere aplicar tanto el Modo de mantenimiento de carga, como el Modo de agotamiento de carga.

3.7. Ciclo en carretera HFET:

ciclo de prueba consistente en una fase, en donde se simula en un dinamómetro de chasis la operación de manejo en carretera del vehículo bajo condiciones de incrementos de velocidad y sin paradas. En el caso de los vehículos híbridos conectables, este ciclo se aplica a carga completa en conjunto con el Modo de agotamiento de carga.

3.8. Constancia de Conformidad:

documento emitido por la Unidad de Verificación mediante el cual se hace constar que un Corporativo cumple con lo establecido en el numeral 6.2.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, el cual está asociado al reporte anual de información.

3.9. Corporativo:

persona física o moral, fabricante o importador que realiza la primera enajenación de un Vehículo automotor nuevo en territorio nacional.

3.10. Créditos:

son las diferencias positivas que resultan de la aplicación de los criterios de aceptación del numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, así como los montos que resultan del cumplimiento de los criterios establecidos en el numeral 4.5 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y también las diferencias positivas resultantes del cumplimiento del periodo regulado anterior aplicable a los Años modelo 2012 al 2016; todos esos valores estarán en unidades de gramos de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km).

3.11. Dictamen de Cumplimiento:

documento emitido por la Unidad de Verificación mediante el cual se hace constar que un determinado Corporativo cumple con lo establecido en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.12. Documentación técnica:

evidencia documental mediante la cual el Corporativo demuestra que las flotas de vehículos automotores ligeros nuevos, cumplen con cualquiera de los criterios de aceptación del numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Cabe señalar que la evidencia documental podrá incluir, entre otros, informes de resultados de las pruebas realizadas por laboratorios, ya sea que pertenezcan al propio fabricante o bien, de tercera parte, así como informes de entidades gubernamentales extranjeras, carta del fabricante o informes de pruebas de laboratorios acreditados y aprobados.

3.13. Emisiones de CO₂:

son los gases de bióxido de carbono provenientes del escape del Vehículo automotor nuevo, en cuyo cálculo se incluyen las emisiones de hidrocarburos, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono y metano, según lo establecido en el numeral 4.3.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.14. Factor de conversión:

valor empleado para convertir de Rendimiento de combustible (km/l) a emisiones de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km) y viceversa, el cual se expresa en gramos de bióxido de carbono por litro de combustible.

3.15. Laboratorio de pruebas:

son aquellas personas físicas o morales que cuentan con la capacidad técnica, material y humana para efectuar las mediciones o análisis contemplados en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.16. Modo de mantenimiento de carga:

modo de operación de un Vehículo híbrido conectable donde la batería del vehículo se encuentra completamente descargada y el vehículo funciona en modo gasolina. Modo utilizado en el Ciclo en ciudad FTP y Ciclo en carretera HFET para determinar los valores de operación de emisiones y Rendimiento de combustible del motor a combustión.

3.17. Modo de agotamiento de carga:

modo de operación de un Vehículo híbrido conectable donde la batería del vehículo se encuentra completamente cargada y el vehículo funciona en modo eléctrico. Modo utilizado en el Ciclo en ciudad FTP y Ciclo en carretera HFET para determinar los valores de operación de emisiones y Rendimiento de combustible del motor eléctrico.

3.18. Peso bruto vehicular:

el peso máximo del vehículo especificado por el fabricante expresado en kilogramos, consistente en el peso nominal del vehículo sumado al de su máxima capacidad de carga, con el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal.

3.19. PROFEPA:

la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.

3.20. Promedio corporativo ponderado meta (PCPM) de emisiones de bióxido de carbono:

es el valor máximo permisible de emisiones de bióxido de carbono expresado en gramos de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km) para el Año modelo regulado, obtenido de acuerdo con el numeral 4.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.21. Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) de emisiones de bióxido de carbono:

es el valor observado de emisiones de bióxido de carbono expresado en gramos de emisiones de bióxido de carbono por kilómetro (g CO₂/km), para el Año modelo regulado, obtenido de acuerdo con el numeral 4.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.22. Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) de Rendimiento de combustible:

es el valor observado de Rendimiento de combustible expresado en kilómetro por litro (km/l), para el Año modelo regulado, obtenido de acuerdo con el numeral 4.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.23. Redondeo:

proceso de aproximar un valor a una cantidad considerando algunas de sus primeras cifras decimales, de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Promedio corporativo ponderado meta (g CO₂/km): la cifra se redondea al entero más próximo.
- b) Promedio corporativo ponderado observado (g CO₂/km): la cifra se redondea al entero más próximo.
- c) Emisiones meta para cada Versión de vehículo (g CO₂/km): la cifra se redondea a un decimal.
- d) Sombra (m²): la cifra se redondea a dos decimales.
- e) Resultados de los ciclos de prueba de ciudad y carretera (g/km); para el caso de los hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (NMHC) y metano (CH₄), la cifra se redondea a tres decimales; en el caso del monóxido de carbono (CO), la cifra se redondea a dos decimales y para el caso del bióxido de carbono (CO₂), la cifra se redondea al entero más próximo.

3.24. Rendimiento de combustible:

es el indicador que relaciona la distancia recorrida por un Vehículo automotor nuevo con el volumen de combustible consumido, expresado en kilómetros por litro (km/l), obtenido en los ciclos de prueba.

3.25. Sombra:

es una medida del área entre las llantas del vehículo expresada en metros cuadrados calculada de acuerdo con el numeral 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.26. Unidad de Verificación (UVA):

la persona física o moral debidamente acreditada y aprobada en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, que realiza actos de Verificación.

3.27. Vehículo automotor nuevo:

vehículo de pasajeros o Camioneta ligera que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje no mayor a 1,000 kilómetros y con un Peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos.

3.28. Vehículo de celda de combustible:

vehículo eléctrico propulsado únicamente por un motor eléctrico donde la energía para el motor es suministrada por una celda electroquímica que produce electricidad a través de la reacción de no combustión de un combustible consumible, típicamente hidrógeno.

3.29. Vehículo de pasajeros:

vehículo automotor nuevo diseñado principalmente para el transporte de no más de 10 personas, el cual cumple con los criterios definidos en el numeral 3.27 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

3.30. Vehículo eléctrico:

vehículo automotor cuyo funcionamiento o propulsión es 100 % de modo eléctrico y genera cero emisiones por combustión durante su operación.

3.31. Vehículo eléctrico de rango extendido (E-REV):

vehículo cuyo funcionamiento o propulsión es 100 % de modo eléctrico cuando se dispone de energía eléctrica almacenada en el sistema y cuenta con una fuente auxiliar de energía (usualmente un motor de combustión interna) que es utilizada para proporcionar energía al sistema eléctrico y continuar con el funcionamiento o propulsión 100 % de modo eléctrico.

3.32. Vehículo híbrido:

vehículo automotor con dos o más sistemas que proporcionan energía, los cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente. Si cuenta con sistema de almacenamiento eléctrico, éste no se recarga a través de una conexión externa.

3.33. Vehículo híbrido conectable:

vehículo automotor con dos o más sistemas que proporcionan energía, los cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente, en donde el sistema de almacenamiento eléctrico se recarga a través de una conexión externa.

3.34. Ventas del corporativo o Volumen de ventas:

cantidad total de vehículos automotores nuevos del mismo Año modelo enajenados por primera vez por el Corporativo, en el mercado nacional.

3.35. Verificación:

la constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio o examen de documentos que se realizan para evaluar la conformidad en un momento determinado.

3.36. Versión de vehículo:

clasificación de un vehículo basada en especificaciones técnicas de los componentes de su tren motriz (motor, transmisión y diferencial) y sombra, de acuerdo con el Año modelo correspondiente.

4. Especificaciones**4.1. Generalidades**

Los Corporativos con base en la información de las Ventas de sus vehículos por versión del Año modelo regulado, así como a partir de los valores y parámetros de cumplimiento de Emisiones meta (ver Tablas 2 y 3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana) y de los resultados de las pruebas de emisiones de gases a las que se someten los vehículos, deben calcular los promedios ponderados por volumen de ventas indicados en los numerales 4.2, 4.3 y 4.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, lo anterior, con el fin de determinar el resultado de los criterios de aceptación indicados en el numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

El cálculo de los criterios de aceptación definidos en el numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se realizará una vez concluida la venta de los vehículos de Año modelo 2025, de conformidad con la última fecha establecida en la Tabla 16 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para calcular el criterio de aceptación para los vehículos de los Años modelo 2017 al 2025, se emplearán las fórmulas incluidas en el numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Los Corporativos que cuenten con Créditos excedentes vinculados a los vehículos automotores nuevos de Años modelo 2012 a 2016, podrán emplearlos en la evaluación del cumplimiento que se llevará a cabo al concluir las Ventas del Año modelo 2025, de acuerdo con el numeral 4.7, b) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, siempre y cuando no hayan sido usados o transferidos entre Corporativos de forma posterior a la evaluación del cumplimiento del periodo 2012-2016. En caso de no emplear los Créditos generados, tanto en dicho periodo, como en el comprendido entre los años 2017 y 2025, tales Créditos permanecerán vigentes para los siguientes periodos a regular.

En caso de que dos o más Corporativos decidan transferir Créditos, con base en lo establecido en el numeral 4.7 inciso c, cada uno de ellos deberá notificar a la PROFEPA, por medio del trámite PROFEPA-03-018, "Aviso de notificación de transferencias entre corporativos", la forma en que se adjudicarán las diferencias positivas entre ellos.

4.2. Promedio corporativo ponderado meta (PCPM) en términos de emisiones de bióxido de carbono

4.2.1. Cálculo del Promedio corporativo ponderado meta (PCPM)

El valor del PCPM es el resultado de la suma del producto de las emisiones de bióxido de carbono meta (g CO₂/km), para cada Versión de vehículo, ponderado por el porcentaje de ventas reportadas para cada Año modelo, de acuerdo con los valores y los parámetros asociados con la Sombra, los cuales se señalan en las Tablas 1, 2 y 3 conforme a lo establecido en 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

El PCPM en términos de Emisiones de CO₂ por kilómetro, se calcula de la siguiente manera:

$$PCPM_{gCO_2/km} = \sum_i^n (Emisión_{meta\ i}) * \frac{Ventas_i}{Ventas_{tot}}$$

Donde:

$PCPM_{gCO_2/km}$ = Promedio corporativo ponderado meta expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

$Ventas_i$ = ventas del Año modelo de la versión i del vehículo del Corporativo

$Ventas_{tot}$ = ventas totales por Año modelo del Corporativo

$Emisión_{meta\ i}$ = emisiones de CO₂ meta (g CO₂/km) de la versión i del vehículo, de acuerdo con el punto 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

i = Versión del vehículo.

n = número total de versiones de vehículos vendidos del Año modelo.

4.2.2. Cálculo de las Emisiones de CO₂ meta (g CO₂/km)

El cálculo de las Emisiones de CO₂ meta (g CO₂/km) para cada Versión de vehículo del Año modelo regulado, se obtiene en función de la Sombra para cada Versión de vehículo de acuerdo con su clasificación.

Cálculo de la Sombra del vehículo:

$$Sombra_i = \frac{((D_{ejes}) * (L_{promedio}))}{10000}$$

Donde:

$Sombra_i$ = medida del área entre las llantas de la versión i del vehículo, expresada en metros cuadrados (m²). La cifra se redondea a dos decimales.

D_{ejes} = distancia longitudinal entre los centros de los ejes delantero y trasero expresado en centímetros (cm). La cifra se redondea hasta el milímetro más cercano.

$L_{promedio}$ = distancia transversal promedio de los ejes delantero y trasero, medida entre los puntos medios de cada llanta, expresada en centímetros (cm). La cifra se redondea hasta el milímetro más cercano.

4.2.3. Cálculo de la sombra

Habiendo calculado la Sombra del Vehículo automotor nuevo y una vez determinada la clasificación del mismo, de acuerdo con los criterios del Apéndice E (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se identifica el segmento de Sombra que le corresponde a cada vehículo en relación con el Año modelo regulado, según la Tabla 1 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Tabla 1. Clasificación de segmentos de sombra, según Año modelo

Clasificación	Segmento de Sombra (m ²)		
	A	Fórmula (C*Sombra) + D	B
Vehículos de pasajeros			
Años modelo 2017 y 2018	≤ 3.81	> 3.81 y < 5.20	≥ 5.20
Años modelo 2019 -2025	≤ 3.69	> 3.69 y < 5.09	≥ 5.09
Camionetas ligeras	A o E	Fórmulas (C*Sombra) + D o (G*Sombra) + H	B o F
Años modelo 2017 y 2018	≤ 3.81	> 3.81 y < 6.13	≥ 6.13
Años modelo 2019	≤ 3.81	> 3.81 y < 6.17	≥ 6.17
Años modelo 2020	≤ 3.81	> 3.81 y < 6.35	≥ 6.35
Años modelo 2021	≤ 3.81	> 3.81 y < 6.83	≥ 6.83
Años modelo 2022-2025	≤ 3.81	> 3.81 y < 6.87	≥ 6.87

Comentado [JM14]: ¿A qué se debe el cambio en los coeficientes que determinan los segmentos de sombra de los años 2017 y 2018 con respecto a 2019 y 2025?

Comentado [JM15]: ¿Qué impacto ambiental representa la modificación de segmentos de sombra?

Nota 1: En las líneas de emisiones meta vinculadas a la sombra de los vehículos (Tablas 2 y 3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana), las constantes A, B, E y F son segmentos de sombra vinculados a un nivel de emisión de CO₂ específico para cada año modelo. Las constantes C y G representan la pendiente de la fórmula de emisión de CO₂ para cada año modelo y las constantes D y H corresponden al intercepto de las emisiones de CO₂ de la fórmula.

Las Emisiones de CO₂ meta deberán ser determinadas para cada segmento de Sombra como sigue:

a) Vehículos de pasajeros

- i. Para Vehículos de pasajeros con una Sombra igual o menor a 3.81 m² (para Años modelo 2017 y 2018) o igual o menor a 3.69 m² (para los Años modelo 2019 a 2025), el valor meta deberá ser seleccionado, para el Año modelo regulado, de la fila A de la Tabla 2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.
- ii. Para Vehículos de pasajeros con una Sombra igual o mayor a 5.20 m² (para Años modelo 2017 y 2018) o igual o menor a 5.09 m² (para los Años modelo 2019 a 2025), el valor meta deberá ser seleccionado, para el Año modelo regulado, de la fila B de la Tabla 2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.
- iii. Para Vehículos de pasajeros con una Sombra mayor a 3.81 m² y menor a 5.20 m² (para Años modelo 2017 y 2018) o mayor a 3.69 m² y menor a 5.09 m² (Años modelo 2019 a 2025), el valor meta deberá ser calculado usando la siguiente ecuación. El valor de emisiones será redondeado al decimal más cercano.

$$Emisiones\ meta\ g_{CO_2/km} = (C * Sombra) + D$$

Donde:

Emisiones meta g CO₂/km = gramos de CO₂ meta por kilómetro (g CO₂/km) de la versión *i* del vehículo, de acuerdo con el punto 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Sombra = área entre las llantas del vehículo expresada en metros cuadrados, calculada de acuerdo con el numeral 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. La cifra se redondea a centímetros cuadrados; es decir a dos decimales.

C y *D* = valores y parámetros seleccionados de las filas C y D de la Tabla 2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con el Año modelo regulado.

Para las Emisiones meta correspondientes a cada Versión de vehículo (g CO₂/km), la cifra se redondea a un decimal.

Tabla 2. Valores y parámetros para el cálculo de las Emisiones meta por versión i, aplicables a los Vehículos de pasajeros

Año modelo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A [g CO ₂ /km]	135.7	135.7	118.996	114.430512	109.725421	104.817574	100.1138599	95.6334557	85.0035528
B [g CO ₂ /km]	180.1	180.1	159.0346	152.929617	146.69498	140.169468	133.9419581	127.97942	116.693474
C [g CO ₂ /km] / [m ²]	31.8662	31.8662	28.71429	27.6336722	26.5290457	25.376392	24.27176549	23.2151663	22.7405078
D [g CO ₂ /km]	14.3406	14.3406	13.0403	12.4622613	11.8332421	11.1786881	10.55104524	9.96949221	1.09107886

b) Camionetas ligeras

- i. Para Camionetas ligeras con una *Sombra* igual o menor a 3.81 m², el valor meta deberá ser el menor de los valores indicados en las filas A y E de la Tabla 3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con el Año modelo regulado.
- ii. Para Camionetas ligeras con una *Sombra* igual o mayor al límite superior de acuerdo con el Año modelo regulado de la Tabla 1 (6.13 m², 6.17 m², 6.35 m², 6.83 m² o 6.87 m² según aplique), el valor meta deberá ser el menor de los valores indicados en las filas B y F de la Tabla 3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con el Año modelo regulado.
- iii. Para Camionetas ligeras con una *Sombra* mayor a 3.81 m² y menor al límite superior de acuerdo con el Año modelo regulado de la Tabla 1 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana (6.13 m², 6.17 m², 6.35 m², 6.83 m² o 6.87 m² según aplique), el valor meta deberá ser el menor calculado por medio de las siguientes ecuaciones. El valor de emisiones se redondeará al decimal más cercano.

$$\text{Ecuación 1: Emisiones meta } g \text{ CO}_2/\text{km} = (C \cdot \text{Sombra}) + D$$

$$\text{Ecuación 2: Emisiones meta } g \text{ CO}_2/\text{km} = (G \cdot \text{Sombra}) + H$$

Si, Emisiones meta de gramos de CO₂/km Ecuación 1 < Emisiones meta de gramos de CO₂/km Ecuación 2; el valor seleccionado será el resultado de Ecuación 1; en caso contrario, el valor seleccionado será el resultante de la Ecuación 2

Donde:

Emisiones meta g CO₂/km = gramos de CO₂ meta por kilómetro (g CO₂/km) de la versión *i* del vehículo, de acuerdo con el punto 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Sombra = área entre las llantas del vehículo expresada en metros cuadrados, calculada de acuerdo con el numeral 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. La cifra se redondea a centímetros cuadrados; es decir a dos decimales.

C, *D*, *G* y *H* = valores y parámetros seleccionados de las filas C, D, G y H de la Tabla 3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con el Año modelo regulado.

Tabla 3. Valores y parámetros para el cálculo de las Emisiones meta por versión i, aplicables a las camionetas ligeras

Año modelo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A [g CO ₂ /km]	163.6	163.6	147.6039	144.0185	134.7503	128.6267	122.7406	117.1255	104.1418
B [g CO ₂ /km]	227.6	227.6	223.0719	223.0719	223.0719	214.2474	204.5973	195.3716	180.819

C [g CO ₂ /km] / [m ²]	27.5647	27.5647	31.92088	31.16302	29.22291	27.93152	26.70077	25.52458	25.01456
D [g CO ₂ /km]	58.6297	58.6297	26.03935	25.31274	23.454	22.21483	21.03763	19.90548	8.829682
E [g CO ₂ /km]			159.0671	159.0671	159.0671	159.0671	159.0671	159.0671	145.4008
F [g CO ₂ /km]			223.0719	223.0719	223.0719	223.0719	223.0719	223.0719	208.1593
G [g CO ₂ /km] / [m ²]			27.56169	27.56169	27.56169	27.56169	27.56169	27.56169	27.02107
H [g CO ₂ /km]			54.08952	54.08952	54.08952	54.08952	54.08952	54.08952	42.31537

Para las Emisiones meta correspondientes a cada Versión de vehículo (g CO₂/km), la cifra se redondea a un decimal.

4.3. Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de emisiones de bióxido de carbono

4.3.1. Cálculo del Promedio corporativo ponderado observado (PCPO)

El valor del PCPO es el resultado de la suma del producto de las emisiones de bióxido de carbono, para cada Versión *i* de vehículo, ponderado por su volumen de ventas de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PCPO_{gCO_2/km} = \sum_i^n (EC_{observada_i}) * \frac{Ventas_i}{Ventas_{tot}}$$

Donde:

$PCPO_{gCO_2/km}$ = Promedio corporativo ponderado observado, expresado en emisiones (g CO₂/km) para cada Año modelo. La cifra se redondea al entero más próximo.

$EC_{observada_i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión *i* (emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por versión y categoría de los vehículos para cada Año modelo con base en el resultado de los cálculos descritos en el numeral 4.3.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$Ventas_i$ = ventas del Año modelo de la versión del vehículo *i* del Corporativo.

$Ventas_{tot}$ = ventas totales del Año modelo del Corporativo.

i = Versión del vehículo.

n = número total de versiones de vehículos vendidos del Año modelo.

4.3.2. Cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (g CO₂/km) observadas

El cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (g CO₂/km) observadas, se realiza mediante la siguiente fórmula.

$$EC_{observada_i} = E_{ciudad_i} (0.55) + E_{carretera_i} (0.45)$$

Donde:

$EC_{observada_i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión *i* en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km).

E_{ciudad_i} = emisiones de CO₂ en ciudad, de la versión *i*, medidas a través del Ciclo en ciudad FTP.

$E_{carretera_i}$ = emisiones de CO₂ en carretera, de la versión *i*, medidas a través del Ciclo en carretera HFET.

4.3.3. Cálculo de las emisiones CO₂ en modalidad ciudad y modalidad carretera

Las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono, hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano y metano provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, deberán medirse con base en los procedimientos y equipos aplicables para los ciclos de prueba definidos en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana (ver 3.6, 3.7, 3.16 y 3.17, según corresponda), así como en la Norma Mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI (ver 2.3) o la que la sustituya.

Para calcular las emisiones de CO₂ en modalidad ciudad y modalidad carretera se emplean las siguientes ecuaciones de acuerdo con el tipo de combustible empleado por el vehículo.

a) Vehículos que emplean gasolina como combustible

$$E_{i \text{ ciudad o carretera}} = \left(\left(\frac{FPC}{0.273} \right) \cdot HC \right) + (1.571 \cdot CO) + CO_2$$

Donde:

$E_{i \text{ ciudad o carretera}}$ = emisiones de CO₂, de la versión i , en el Ciclo de prueba correspondiente en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km).

FPC = fracción peso de carbón en el combustible de prueba.

HC = gramos de hidrocarburos totales por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a tres decimales.

CO = gramos de monóxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a dos decimales.

CO_2 = gramos de bióxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea al entero más próximo.

b) Vehículos que emplean diésel como combustible

$$E_{i \text{ ciudad o carretera}} = (3.172 \cdot HC) + (1.571 \cdot CO) + CO_2$$

Donde:

$E_{i \text{ ciudad o carretera}}$ = emisiones de CO₂, de la versión i , en el Ciclo de prueba correspondiente en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km)

HC = gramos de hidrocarburos totales por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a tres decimales.

CO = gramos de monóxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a dos decimales.

CO_2 = gramos de bióxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea al entero más próximo.

c) Vehículos que emplean gas natural

$$E_{i \text{ ciudad o carretera}} = (2.743 \cdot CH_4) + \left(\left(\frac{FPC}{0.273} \right) \cdot NMHC \right) + (1.571 \cdot CO) + CO_2$$

Donde:

$E_{i \text{ ciudad o carretera}}$ = emisiones de CO₂, de la versión i , en el Ciclo de prueba correspondiente en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km).

FPC = fracción peso de carbón de los constituyentes hidrocarburos no metano en el combustible de prueba.

CH_4 = gramos de metano totales por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a tres decimales.

$NMHC$ = gramos de hidrocarburos no metano por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a tres decimales.

CO = gramos de monóxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea a dos decimales.

CO_2 = gramos de bióxido de carbono por kilómetro emitidos durante el Ciclo de prueba correspondiente por el vehículo de la versión i . La cifra se redondea al entero más próximo.

d) Los Corporativos podrán usar un valor de cero (0) gramos de CO₂/kilómetro para representar la proporción de operación eléctrica de los vehículos eléctricos, eléctricos de rango extendido, híbridos conectables y de celda de combustible. El uso del valor de cero (0) gramos/kilómetro no tendrá restricción en el volumen de ventas durante los Años modelo 2019 al 2025.**4.4. Determinación del Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de rendimiento de combustible (km/l)**

La determinación del PCPO en términos de Rendimiento de combustible (km/l) es una equivalencia a partir del Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de emisiones de bióxido de carbono y se obtiene de la siguiente manera:

$$PCPO_{km/l} = \frac{[(\%ventas)(FC)_{gas}] + [(\%ventas)(FC)_{diesel}] + [(\%ventas)(FC)_{GNC}]}{PCPO_{g\ CO_2/km}}$$

Donde:

$PCPO_{km/l}$ = Promedio corporativo ponderado observado, expresado en Rendimiento de combustible (km/l).

$\%ventas$ = fracción de vehículos comercializados por el Corporativo que emplean un combustible determinado, ya sea gasolina (indicado como subíndice gas), diésel o gas natural (indicado como subíndice GNC), conforme a las variables de la ecuación del numeral 4.4. del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

FC_i = factor de conversión para combustibles (g CO₂/l) de acuerdo con la Tabla 4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$PCPO_{g\ CO_2/km}$ = Promedio corporativo ponderado observado, expresado en Emisiones de CO₂ (g CO₂/km). La cifra se redondea al entero más próximo.

Tabla 4. Factores de conversión de CO₂ por tipo de combustible

Tipo de combustible	Factor de conversión (g CO ₂ /l)
Gasolina	2347.6970
Diésel	2689.2714
Gas natural comprimido	1936.50

4.5. Créditos

A continuación, se detallan las fórmulas y los criterios aplicables para el cálculo de los Créditos a los que podrán acceder los Corporativos en términos del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

4.5.1. Por introducción de tecnologías altamente eficientes

a) Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2017 y 2018

Para incentivar la introducción de tecnologías altamente eficientes en Rendimiento de combustible, que también tienen el potencial de reducir las Emisiones de CO₂ por kilómetro, los Corporativos podrán acceder a Créditos siempre que ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos, eléctricos de rango extendido, o bien, vehículos con tecnologías con un Rendimiento de combustible equivalente (vehículo altamente eficiente equivalente).

Los Créditos se otorgarán a los Corporativos de acuerdo con el cumplimiento de alguno de los siguientes criterios:

- i. Ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos Años modelo 2017 o 2018.
- ii. Comercialice vehículos altamente eficientes equivalentes cuyas Emisiones de CO₂ observadas son 20 % menores a las Emisiones de CO₂ meta, correspondientes a la Sombra de dicho vehículo, a su categoría vehicular y al Año modelo 2017 o 2018, según corresponda.

El monto máximo de los Créditos se especifica en la Tabla 5 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Tabla 5. Parámetro para la estimación de Créditos por tecnologías altamente eficientes 2017 y 2018

Año modelo	2017 y 2018
Emisiones g CO ₂ /km	1.8

Las fórmulas para determinar el Crédito por introducción de tecnologías altamente eficientes son las siguientes:

$$Crédito\ TAE_{año\ i} = [(1.8 * \alpha)_i * Ventas_{totales\ año\ i}] * 247\ 760]$$

Comentado [JM16]: •De acuerdo con el ICCT “La intención con este tipo de crédito es dar un incentivo extra a los fabricantes para traer vehículos avanzados al mercado mexicano, pero dicho crédito está basado en multiplicadores para vehículos TAE ofrecidos en otras partes del mundo. Por lo tanto, aún si las ventas de vehículos TAE en México se mantienen en niveles muy bajos, los créditos por tecnologías avanzadas podrían eliminar hasta un 30% más de los beneficios de la norma debido a estos multiplicadores excesivos.”

• ¿Existe algún estudio de parte del grupo de trabajo que evalúe expresamente el impacto de estos créditos?

Comentado [JM17]: 1.De acuerdo al ICCT: “Los mecanismos de cumplimiento son laxos, confusos y demeritan el objetivo de reducción de emisiones de la norma, permitiendo créditos por 12 años de ventas y abandonar los beneficios sobre décadas de normatividad. El cumplimiento de la propuesta de modificación está promediado sobre los 9 años de su aplicación (2017-2025), y se pueden utilizar los créditos adquiridos desde 2014. Si dichos créditos no son suficientes, se pueden utilizar otros mecanismos de cumplimiento, incluyendo la transferencia de créditos de otros corporativos y la compensación económica directa al gobierno a un menor costo que el cumplimiento directo de la norma. Aún más, si el corporativo termina el periodo 2017-2025 con créditos excedentes, el segundo transitorio del proyecto de modificación de norma permite que se puedan usar esos créditos en la fase regulatoria siguiente.”

-¿Cuántos créditos se calcula se estarán otorgando gracias a la posibilidad de banqueo?

-¿ Cuántos créditos han sido acumulados para el cumplimiento desde 2014 hasta la fecha?

Comentado [JM18]: ¿Implica que, por cada vehículo producido en México, aunque no se venda en México se han otorgado créditos?

¿Cuál es la cantidad de créditos que se espera acreditar para los vehículos producidos y las ventas ya realizadas en 2017 y 2018?

¿Cuál es el impacto ambiental de esta consideración?

¿Por qué se incluyen en el cálculo los vehículos producidos en México pero que no circulan en territorio nacional para la contabilidad de las emisiones del país?

Comentado [JM19]: ¿Cuál es la razón técnica para que el parámetro sea 1.8? ¿Cuál es el impacto ambiental de incluir este multiplicador (positivo o negativo)?

$$\text{Crédito TAE}_{i2017-2018} = \frac{\sum \text{Crédito TAE}_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i2017-2018}}$$

Donde:

Crédito TAE año i = Crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo i.

Ventas totales año i = ventas totales del Corporativo del Año modelo i.

Crédito TAE i2017-2018 = Crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017 y 2018, ponderado por las ventas.

Ventas i2017-2018 = ventas totales del Corporativo en el periodo 2017-2018.

α = 1, si se cumple con lo establecido en el numeral 4.5.1, a), inciso i); α = 0, en caso contrario.

247 760 corresponde al kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

b) Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2019 al 2025.

Los Corporativos podrán acceder a Créditos por Tecnologías Altamente Eficientes (TAE) para los Años modelo 2019 al 2025, siempre que vendan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible. Para determinar el monto del Crédito deben comparar los resultados de las metodologías que se describen a continuación.

Los Corporativos podrán usar un valor de cero (0) gramos de CO₂/kilómetro para representar la proporción de operación eléctrica de los vehículos eléctricos, eléctricos de rango extendido, híbridos conectables y de celda de combustible. El uso del valor de cero (0) gramos de CO₂/kilómetro no tendrá restricción en el volumen de ventas durante los Años modelo 2019 al 2025.

Los Corporativos obtendrán Créditos TAE, siempre y cuando vendan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible.

Los Corporativos tendrán que aplicar las dos Metodologías que se establecen a continuación, a fin de determinar el monto del Crédito TAE que les será aplicable y para ello tendrán que utilizar la información de las Tablas 6, 7, 8 y 9, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana y aplicar las fórmulas que aparecen en este numeral, según corresponda.

i. Metodología TAE 1

Los montos de los Créditos TAE 1 que podrán obtener por tecnologías altamente eficientes serán determinados para cada Corporativo de acuerdo con las siguientes fórmulas:

Tabla 6. Guía para el cálculo de emisiones para la Metodología TAE 1

Año modelo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Emisiones CO ₂ /km	g	X	Y	Z	A	B	C	D

$$X = \left(PCPM \text{ proy } 2019 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2019 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2019 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2019 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

$$Y = \left(PCPM \text{ proy } 2020 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2020 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2020 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2020 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

$$Z = \left(PCPM \text{ proy } 2021 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2021 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2021 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2021 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

$$A = \left(PCPM \text{ proy } 2022 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2022 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2022 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2022 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

$$B = \left(PCPM \text{ proy } 2023 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2023 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2023 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2023 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

Comentado [JM20]: ¿Los créditos otorgados son en adición a la consideración de asignar un valor de cero gramos de CO₂ por kilómetro?

$$C = \left(PCPM \text{ proy } 2024 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2024 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2024 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2024 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

$$D = \left(PCPM \text{ proy } 2025 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ proy } 2025 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right) - \left(PCPM \text{ } 2025 \frac{g \text{ CO}_2}{km} - PCPO \text{ } 2025 \frac{g \text{ CO}_2}{km} \right)$$

Donde:

X, Y, Z, A, B, C y D = variables resultantes de la comparación de las flotas proyectada y original, expresado en unidades de gramos de CO_2 por kilómetro ($\text{g CO}_2/\text{km}$) para cada Año modelo regulado.

$PCPM \text{ proy } i \text{ g CO}_2/\text{km}$ = Promedio corporativo ponderado meta proyectado que incluye las ventas adicionales de vehículos que cuenten con Tecnologías Altamente Eficientes, expresado en unidades de gramos de CO_2 por kilómetro ($\text{g CO}_2/\text{km}$) para cada Año modelo regulado.

$PCPO \text{ proy } i \text{ g CO}_2/\text{km}$ = Promedio corporativo ponderado observado proyectado que incluye las ventas adicionales de vehículos que cuenten con Tecnologías Altamente Eficientes, expresado en emisiones ($\text{g CO}_2/\text{km}$) para cada Año modelo. La cifra se redondea al entero más próximo.

$PCPM \text{ g CO}_2/\text{km}$ = Promedio corporativo ponderado meta expresado en unidades de gramos de CO_2 por kilómetro ($\text{g CO}_2/\text{km}$) para cada Año modelo regulado.

$PCPO \text{ g CO}_2/\text{km}$ = Promedio corporativo ponderado observado, expresado en emisiones ($\text{g CO}_2/\text{km}$) para cada Año modelo. La cifra se redondea al entero más próximo.

PCPM y PCPO para cada Año modelo, se calculará de acuerdo con lo establecido en los numerales 4.2 y 4.3.

Los PCPM $\text{ proy } i$ y PCPO $\text{ proy } i$ del año modelo i se determinarán con base a los cálculos de promedios ponderados proyectados de acuerdo con los numerales 4.2 y 4.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, mismos que serán ajustados por el volumen adicional de ventas de vehículos de tecnología altamente eficiente que se venderían en México a partir del porcentaje de penetración en Estados Unidos de América (EU) o de la Unión Europea (UE).

El cálculo del volumen adicional correspondiente a los vehículos de alta tecnología para ser considerados en el PCPM $\text{ proy } i$ y PCPO $\text{ proy } i$ se obtiene de la siguiente manera:

$$\text{Ventas}_{\text{adicionales TAE } i} = \left(\left(\frac{\text{Ventas}_{\text{TotMEX}}}{(1 - \% \text{ penetración TAE } i \text{ en EU o UE})} - \text{Ventas}_{\text{TotMEX}} \right) \cdot Mp_i \right) - \text{Ventas}_{\text{TAE } i \text{ MEX}}$$

Nota 2: Las $\text{Ventas}_{\text{adicionales TAE } i}$ serán redondeadas al entero más próximo de acuerdo con 3.23 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Donde:

$\text{Ventas}_{\text{adicionales TAE } i}$ = número de unidades adicionales de vehículos que cuenten con Tecnologías Altamente Eficientes (TAE) del Año modelo i del Corporativo

$\text{Ventas}_{\text{TotMEX}}$ = ventas totales del Año modelo i del Corporativo en México

$\% \text{ penetración TAE } i \text{ en EU o UE}$: es el porcentaje de penetración de vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible que los Corporativos comercializan en el Año modelo correspondiente en los Estados Unidos de América. Cabe indicar que únicamente en el caso de que un Corporativo no comercialice el tipo de vehículos antes mencionados, en el Año modelo correspondiente, podrá emplear el porcentaje de penetración de esos vehículos en la Unión Europea.

Mp_i = multiplicador según el tipo de vehículo TAE i para el Año modelo regulado correspondientes a la Tabla 7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$\text{Ventas}_{\text{TAE } i \text{ MEX}}$ = ventas totales del vehículo TAE i del Año modelo correspondiente del Corporativo.

Tabla 7. Multiplicadores para vehículos con tecnologías altamente eficientes aplicables a la Metodología TAE 1

Tipo de vehículo TAE	Año modelo		
	2019-2021	2022	2023-2025
Eléctricos / Eléctrico Rango Extendido / celda de combustible (EV, aplica a todos)	2x	1.75x	1.5x
Híbridos conectables (PHEV)	1.6x	1.45x	1.3x
Híbridos (HEV)	1x	1x	1x

La fórmula para determinar el Crédito TAE 1 para cada Año modelo regulado en g CO₂ para cada Corporativo es la siguiente:

$$\text{Crédito TAE 1 año 2019} = [X] * \text{Ventas proy año 2019} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2020} = [Y] * \text{Ventas proy año 2020} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2021} = [Z] * \text{Ventas proy año 2021} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2022} = [A] * \text{Ventas proy año 2022} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2023} = [B] * \text{Ventas proy año 2023} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2024} = [C] * \text{Ventas proy año 2024} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 1 año 2025} = [D] * \text{Ventas proy año 2025} * 247\ 760$$

Donde:

CréditoTAE 1 año *i* = crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025, determinado por medio de la Metodología TAE 1.

X, Y, Z, A, B, C y D = variables resultantes de la comparación de las flotas proyectada y original, expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

Ventas proy año *i* = ventas totales del Año modelo *i* del Corporativo, mismas que incluyen las ventas adicionales de vehículos TAE.

ii. Metodología TAE 2

Para los vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, los Corporativos podrán emplear la Metodología TAE 2 basada en multiplicadores a las ventas para el cálculo del Promedio corporativo ponderado observado (PCPO).

Los multiplicadores a las ventas por Año modelo son los siguientes:

Tabla 8 Multiplicadores para vehículos con tecnologías altamente eficientes aplicables a la Metodología TAE 2

Tipo de vehículo TAE	Año modelo	
	2019-2024	2025
Eléctricos / Eléctrico Rango Extendido / celda de combustible (EV, aplica a todos)	18x	18x
Híbridos conectables (PHEV)	9.6x	8.4x
Híbridos (HEV)	6x	5.25x

Comentado [JM21]: ¿Cuál es la razón técnica de estos multiplicadores?

¿Qué impacto ambiental tienen estos multiplicadores?

¿Cuál es el documento de análisis en el cuál trabajo el grupo de trabajo que evalúe el impacto de los créditos en el cumplimiento de la norma y de las metas ambientales?

Comentado [JM22]: ¿Cuál es la razón técnica de estos multiplicadores?

¿Qué impacto ambiental tienen estos multiplicadores?

¿Cuál es el documento de análisis en el cuál trabajo el grupo de trabajo que evalúe el impacto de los créditos en el cumplimiento de la norma y de las metas ambientales?

$$\begin{aligned}
 & PCPO \text{ proy } \frac{g \text{ CO}_2}{km} \\
 &= \left[\sum_{i=1}^n (EC_{\text{observada gasolina,diesel o GN } i}) * Ventas_{\text{gasolina,diesel o GN } i} \right. \\
 &+ \sum_{i=1}^n (EC_{\text{observada HEV } i}) * Mp_{HEV i} * Ventas_{HEV i} \\
 &+ \left. \sum_{i=1}^n (EC_{\text{observada PHEV } i}) * Mp_{PHEV i} * Ventas_{PHEV i} + \sum_{i=1}^n (EC_{\text{observada EV } i}) * Mp_{EV i} * Ventas_{EV i} \right] \\
 &* \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^n Ventas_{\text{gasolina, diesel o GN } i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{HEV i} * Mp_{HEV i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{PHEV i} * Mp_{PHEV i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{EV i} * Mp_{EV i}} \right)
 \end{aligned}$$

Donde:

$PCPO \text{ proy } gCO_2/km$ = Promedio corporativo ponderado observado proyectado, expresado en emisiones (g CO₂/km) para cada Año modelo.

$EC_{\text{observada } i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión i emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por versión y categoría de los vehículos para cada Año modelo con base en el resultado de los cálculos descritos en el numeral 4.3.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$Ventas_i$ = ventas del Año modelo de la versión del vehículo i del Corporativo, cuyo combustible que utiliza es gasolina, diésel o gas natural (GN), excepto las ventas TAE_{MEX}.

$EC_{\text{observada HEV } i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión i del vehículo HEV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

$EC_{\text{observada PHEV } i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión i del vehículo PHEV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

$EC_{\text{observada EV } i}$ = emisión de CO₂ observada de la versión i del vehículo EV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

Mp_i = multiplicador según el tipo de vehículo TAE i correspondientes a HEV, PHEV y EV de la Tabla 8, para el Año modelo regulado.

$Ventas_{HEV, PHEV, EV i}$ = ventas del Año modelo de la versión del vehículo (HEV, PHEV y EV) del Corporativo.

i = versión del vehículo.

n = número total de versiones de vehículos vendidos del Año modelo.

El cálculo del Promedio corporativo ponderado meta proyectado para esta metodología se determinará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\begin{aligned}
 & PCPM \text{ proy } \frac{g \text{ CO}_2}{km} \\
 &= \left[\sum_{i=1}^n (EC_{\text{Meta gasolina,diesel o GN } i}) * Ventas_{\text{gasolina,diesel o GN } i} \right. \\
 &+ \sum_{i=1}^n (EC_{\text{Meta HEV } i}) * Mp_{HEV i} * Ventas_{HEV i} \\
 &+ \left. \sum_{i=1}^n (EC_{\text{Meta PHEV } i}) * Mp_{PHEV i} * Ventas_{PHEV i} + \sum_{i=1}^n (EC_{\text{Meta EV } i}) * Mp_{EV i} * Ventas_{EV i} \right] \\
 &* \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^n Ventas_{\text{gasolina, diesel o GN } i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{HEV i} * Mp_{HEV i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{PHEV i} * Mp_{PHEV i} + \sum_{i=1}^n Ventas_{EV i} * Mp_{EV i}} \right)
 \end{aligned}$$

Donde:

$PCPM \text{ proy } gCO_2/km$ = Promedio corporativo ponderado meta proyectado, expresado en emisiones (g CO₂/km) para cada Año modelo.

$EC_{\text{Meta } i}$ = emisión de CO₂ meta de la versión i emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) determinada a partir de la Sombra de los vehículos de acuerdo con las especificaciones de las Tablas 2 y 3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$Ventas_i$ = ventas del Año modelo de la versión del vehículo i del Corporativo, cuyo combustible que utiliza es gasolina, diésel o gas natural (GN), excepto las ventas TAE_{MEX}.

$EC_{Meta HEV i}$ = emisión de CO₂ meta de la versión i del vehículo HEV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

$EC_{Meta PHEV i}$ = emisión de CO₂ meta de la versión i del vehículo PHEV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

$EC_{Meta EV i}$ = emisión de CO₂ meta de la versión i del vehículo EV emisiones de bióxido de carbono del Corporativo (g CO₂/km) que se reportan por categoría para cada Año modelo.

Mp_i = multiplicador según el tipo de vehículo TAE i correspondientes a HEV, PHEV y EV de la Tabla 8, para el Año modelo regulado.

$Ventas_{HEV, PHEV, EV i}$ = ventas del Año modelo de la versión del vehículo (HEV, PHEV y EV) del Corporativo.

i = versión del vehículo.

n = número total de versiones de vehículos vendidos del Año modelo.

Los montos de los Créditos TAE 2 que podrán obtener por tecnologías altamente eficientes serán determinados para cada Corporativo de acuerdo con las siguientes fórmulas:

Tabla 9. Guía para el cálculo de emisiones para la Metodología TAE 2

Año modelo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Emisiones CO ₂ /km	g X	Y	Z	A	B	C	D

$$X = \left(PCPM_{proy 2019} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2019} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2019} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2019} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$Y = \left(PCPM_{proy 2020} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2020} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2020} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2020} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$Z = \left(PCPM_{proy 2021} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2021} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2021} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2021} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$A = \left(PCPM_{proy 2022} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2022} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2022} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2022} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$B = \left(PCPM_{proy 2023} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2023} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2023} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2023} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$C = \left(PCPM_{proy 2024} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2024} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2024} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2024} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

$$D = \left(PCPM_{proy 2025} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{proy 2025} \frac{g CO_2}{km} \right) - \left(PCPM_{2025} \frac{g CO_2}{km} - PCPO_{2025} \frac{g CO_2}{km} \right)$$

Donde:

X, Y, Z, A, B, C y D = variables resultantes de la comparación de las flotas proyectada y original, expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

$PCPM_{proy i} g CO_2/km$ = Promedio corporativo ponderado meta proyectado que incluye las ventas adicionales de vehículos TAE, expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

$PCPO_{proy i} g CO_2/km$ = Promedio corporativo ponderado observado proyectado que incluye las ventas adicionales de vehículos TAE, expresado en emisiones (g CO₂/km) para cada Año modelo. La cifra se redondea al entero más próximo.

$PCPM_{g CO_2/km}$ = Promedio corporativo ponderado meta expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

$PCPO_{g\ CO_2/km}$ = Promedio corporativo ponderado observado, expresado en emisiones (g CO₂/km) para cada Año modelo. La cifra se redondea al entero más próximo.

La fórmula para determinar el Crédito TAE 2 para cada Año modelo regulado en g CO₂ a ser aplicado para cada Corporativo es la siguiente:

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2019}} = [X] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2019}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2020}} = [Y] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2020}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2021}} = [Z] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2021}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2022}} = [A] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2022}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2023}} = [B] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2023}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2024}} = [C] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2024}} * 247\ 760$$

$$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año 2025}} = [D] * \text{Ventas}_{\text{proy año 2025}} * 247\ 760$$

Donde:

$\text{Crédito TAE 2}_{\text{año } i}$ = Crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025, determinado por medio de la Metodología TAE 2.

X, Y, Z, A, B, C y D = variables resultantes de la comparación de las flotas proyectada y original, expresado en unidades de gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para cada Año modelo regulado.

$\text{Ventas}_{\text{proy año } i}$ = ventas totales del Año modelo i del Corporativo, mismas que incluyen las ventas adicionales de vehículos TAE.

El monto del Crédito otorgado será aquel que resulte de la siguiente comparativa:

$\text{Crédito TAE 1} > \text{Crédito TAE 2}$, entonces el monto del Crédito por tecnología altamente eficiente para el Año modelo correspondiente, será Crédito TAE 2.

$\text{Crédito TAE 2} > \text{Crédito TAE 1}$, entonces el monto del Crédito por tecnología altamente eficiente para el Año modelo correspondiente, será Crédito TAE 1.

La ponderación por ventas del Crédito TAE para el periodo 2019-2025 se determina mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Crédito TAE}_{i\ 2019-2025} = \frac{[\sum \text{Crédito TAE}_{\text{año } i}]}{\sum \text{Ventas}_{i\ 2019-2025}}$$

Donde:

$\text{Crédito TAE}_{i\ 2019-2025}$ = Crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025, ponderado por las ventas.

$\text{Crédito TAE}_{\text{año } i}$ = Crédito por tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025, determinado por el comparativo entre las Metodologías TAE 1 y TAE 2.

$\text{Ventas}_{i\ 2019-2025}$ = ventas totales del Corporativo i para el periodo indicado.

4.5.2. Relacionados con sistemas de aire acondicionado

- a) Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2017 y 2018

Los Créditos asociados a los sistemas de aire acondicionado serán otorgados a los Corporativos que elaboren, entreguen y apliquen un programa de penetración de tecnologías más eficientes y de alta hermeticidad en el sistema de aire acondicionado o que programe la sustitución de gases refrigerantes con menos potencial de calentamiento global, que tienen el potencial de reducir el consumo de combustible y las emisiones fugitivas de los refrigerantes y las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes.

Comentado [JM23]: De acuerdo con el ICCT "los créditos no están asociados con la adopción de tecnologías individuales, por lo tanto, las contribuciones individuales de reducción de emisiones de cada tecnología se asumen equivalentes, lo cual es erróneo. En otras palabras, los corporativos podrían adoptar una tecnología de bajo costo, con bajos beneficios en materia de reducciones de GEI, y aún así, recibir la provisión total del crédito. Los ejemplos en Tabla 1 sugieren que los créditos podrían ser 30 veces más grandes que las reducciones en GEI. **Como resultado, estimamos que estos créditos sobre valorados eliminarían hasta 56% de los beneficios potenciales de GEI asociados con los créditos de aire acondicionado y fuera de ciclo, retrasando los estándares de GEI por aproximadamente cuatro años adicionales".**

Tabla 1. Comparativo de créditos fuera de ciclo y aire acondicionado en México y EU

Tipo de créditos

El programa deberá especificar, en función de las ventas totales del Año modelo regulado, el porcentaje de penetración en los vehículos con sistemas de aire acondicionado que cumplan con los siguientes criterios:

- i. Reducción de las Emisiones de CO₂ equivalentes a las fugas del gas refrigerante del sistema de aire acondicionado. (emisiones menores a: 16.6 g/año y 20.7 g/año para vehículos de pasajeros y camionetas ligeras respectivamente, mismas que se determinarán de acuerdo con el procedimiento que se incluye en el Apéndice C (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana) o bien, hacer uso de nuevos gases refrigerantes que presenten un menor potencial de calentamiento global tomando como referencia el refrigerante HFC-134a, y
- ii. Mejora de la eficiencia del sistema de aire acondicionado que reduzca las Emisiones de CO₂ por el escape a través de la aplicación de cualquiera de las tecnologías listadas en el Apéndice F (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Para obtener el Crédito el programa de penetración que presente el Corporativo, deberá respetar como mínimo un 80 % de la planeación presentada.

El programa especificará la información del Apéndice D (informativo) relativa a los sistemas de aire acondicionado.

El monto máximo de los Créditos se especifica en la Tabla 10 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Tabla 10. Créditos por sistemas de aire acondicionado

Año modelo	2017 y 2018
Emisiones g CO ₂ /km	0.9

Las fórmulas para determinar el crédito relacionado con sistemas de aire acondicionado son las siguientes:

$$\text{Crédito AC}_{\text{año } i} = \left[\left[(0.9 * \alpha)_i * \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] * 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito AC}_{i\,2017-2018} = \frac{\sum \text{Crédito AC}_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2017-2018}}$$

Donde:

$\text{Crédito AC}_{\text{año } i}$ = Crédito por sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo i .

$\text{Ventas}_{\text{totales año } i}$ = ventas totales del Corporativo del Año modelo i .

$\text{Crédito AC}_{i\,2017-2018}$ = Crédito por sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017 y 2018, ponderado por las ventas.

$\text{Ventas}_{i\,2017-2018}$ = ventas totales del periodo 2017-2018 del Corporativo.

$\alpha = 1$, si se cumple con lo establecido en el numeral 4.5.2, a) inciso i); $\alpha = 0$, en caso contrario.

247 760 = corresponde al kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

- b)** Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2019 al 2025.

Los Créditos asociados a los sistemas de aire acondicionado serán otorgados a los Corporativos que demuestren, a través de la información contemplada en el Apéndice D (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la incorporación de sistemas más eficientes, de alta hermeticidad en el sistema de aire acondicionado, o bien la sustitución de gases refrigerantes con menor potencial de calentamiento global.

El Corporativo deberá especificar, en función de las ventas totales del Año modelo regulado, el porcentaje de penetración en los vehículos con sistemas de aire acondicionado que cumplan con alguno los siguientes criterios:

- i. Reducción de las Emisiones de CO₂ equivalentes a las fugas del gas refrigerante (HFC-134a) del sistema de aire acondicionado. (emisiones menores a: 16.6 g/Año y 20.7 g/Año para Vehículos de pasajeros y Camionetas ligeras respectivamente, mismas que se determinarán de acuerdo con el procedimiento incluido en la Norma Mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI, ver 2.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana).

- ii. Uso de gases refrigerantes que por sus características fisicoquímicas presenten un menor potencial de calentamiento global tomando como referencia el refrigerante HFC-134a (Potencial de calentamiento global de 1430 GWP CO₂).
- iii. Mejora de la eficiencia del sistema de aire acondicionado que reduzca las Emisiones de CO₂ por el escape a través de la aplicación de cualquiera de las tecnologías listadas en el Apéndice F (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Los Créditos se otorgarán en los siguientes casos:

1. Por cumplir el criterio de fugas.
2. Por cumplir el criterio de fugas, además de hacer un cambio en el refrigerante del sistema.
3. Por cumplir el criterio de incorporar una tecnología más eficiente en el sistema.

Los montos de los Créditos para cada criterio se especifican en las Tablas 11, 12 y 13 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

El monto del Crédito que se podrá obtener por reducción de fugas en los sistemas de aire acondicionado se muestra a continuación:

Tabla 11. Créditos por reducción de fugas en los sistemas de aire acondicionado con refrigerante convencional (HFC-134a)

Año modelo	2019 a 2025
Emisiones g CO ₂ /km	4.12

La fórmula para determinar el Crédito es la siguiente:

$$\text{Crédito ACL}_{\text{año } i} = \left[\left[(4.12 + \alpha)_i + \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] \cdot 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito ACL}_{i\,2019-2025} = \frac{\sum \text{Crédito ACL}_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2019-2025}}$$

Donde:

$\text{Crédito ACL}_{\text{año } i}$ = Crédito por reducción de fugas en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo i .

$\text{Ventas}_{\text{totales Año } i}$ = ventas totales del Corporativo del Año modelo i de los vehículos que cuenten con sistema de aire acondicionado.

$\text{Crédito ACL}_{i\,2019-2025}$ = Crédito por reducción de fugas en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de los Años modelo 2019-2025, ponderado por las ventas.

$\text{Ventas}_{i\,2019-2025}$ = ventas totales del Corporativo en el periodo 2019-2025.

α = porcentaje de la flota del Año modelo regulado i que cuente con sistema de aire acondicionado acreedor al Crédito.

247 760 = corresponde al kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

El monto del Crédito que se podrá obtener por demostrar reducción de fugas y el cambio de gas refrigerante es el siguiente:

Tabla 12. Créditos por demostrar reducción de fugas y el cambio de gas refrigerante en los sistemas de aire acondicionado (HFC-1234yf)

Año modelo	2019 a 2025
Emisiones g CO ₂ /km	9.04

Nota 3: La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales aceptará el uso de gases refrigerantes adicionales al HFC-1234yf que, por sus características fisicoquímicas presenten un menor potencial de calentamiento global tomando como referencia el refrigerante HFC-134a (Potencial de calentamiento global de 1430 GWP CO₂) los cuales sean aceptados y reconocidos para sistemas de aire acondicionado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por otras autoridades similares en Japón o en la Unión Europea.

Comentado [JM24]: ¿Cuál es la razón técnica detrás de que el crédito sea 4.12 g CO₂/km? ¿Cómo se llegó a ese número?

¿Cuál es el monto estimado que se espera otorgar por vía de créditos por reducción de fugas en el periodo de aplicación de la Norma?

La fórmula para determinar el Crédito es la siguiente:

$$\text{Crédito ACLR}_{\text{año } i} = \left[\left[(9.04 * \alpha)_i * \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] * 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito ACLR}_{i\,2019-2025} = \frac{\sum \text{Crédito ACLR}_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2019-2025}}$$

Donde:

*Crédito ACLR*_{año i} = Crédito por reducción de fugas y cambio de refrigerante en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo *i*.

*Ventas*_{totales Año i} = ventas totales de vehículos que cuenten con sistema de aire acondicionado del Año modelo regulado *i* del Corporativo.

*Crédito ACLR*_{i 2019-2025} = Crédito por reducción de fugas y cambio de refrigerante en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de los Años modelo 2019-2025, ponderado por las ventas.

*Ventas*_{i 2019-2025} = ventas totales del Corporativo en el periodo 2019-2025.

α = porcentaje de la flota del Año modelo regulado *i* que cuente con sistema de aire acondicionado acreedor al Crédito.

247 760 = corresponde al kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

El monto del Crédito que se podrá obtener por eficiencia en el sistema de aire acondicionado es el siguiente:

Tabla 13. Créditos por eficiencia en los sistemas de aire acondicionado

Año modelo	2019 a 2025
Emisiones g CO ₂ /km	6.82

La fórmula para determinar el Crédito es la siguiente:

$$\text{Crédito ACE}_{\text{año } i} = \left[\left[(6.82 * \alpha)_i * \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] * 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito ACE}_{i\,2019-2025} = \frac{\sum \text{Crédito ACE}_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2019-2025}}$$

Donde:

*Crédito ACE*_{año i} = Crédito por eficiencia en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo *i*.

*Ventas*_{totales Año i} = ventas totales de vehículos que cuenten con sistema de aire acondicionado del Año modelo regulado *i* del Corporativo.

*Crédito ACE*_{i 2019-2025} = Crédito por eficiencia en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Años modelo 2019-2025, ponderado por las ventas.

*Ventas*_{i 2019-2025} = ventas totales del Corporativo en el periodo 2019-2025.

α = porcentaje de la flota del Año modelo regulado *i* que cuente con sistema de aire acondicionado que incorpora alguna de las tecnologías del Apéndice F (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

247 760= corresponde al kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

4.5.3. Relacionados con la penetración tecnológica

Los Corporativos deberán elaborar, presentar y aplicar un programa de penetración de tecnologías que permitan reducir las Emisiones de CO₂ e incrementar el Rendimiento de combustible para los vehículos automotores. El programa debe especificar el porcentaje de penetración de las siguientes tecnologías, con

Comentado [JM25]: ¿Cuál es la razón técnica detrás de que el crédito sea 6.82 g CO₂/km? ¿Cómo se llegó a ese número?

¿Cuál es el monto estimado que se espera otorgar por vía de créditos por eficiencia en los sistemas de AC en el periodo de aplicación de la Norma?

respecto a las ventas totales del Año modelo regulado. El Crédito será aplicable para las flotas de los Años modelo regulados 2017 y 2018.

La relación de tecnologías asociadas a los Créditos vinculados a la penetración tecnológica son las siguientes:

- a) Transmisiones de seis o más velocidades.
- b) Transmisión continuamente variable.
- c) Motores de gasolina de inyección directa.
- d) Válvulas de tiempo variable.
- e) Sistemas de embrague dual.
- f) Sistemas de frenos regenerativos.
- g) Sistemas de reutilización de la energía térmica del escape y precalentadores de aceite de transmisión.
- h) Motores sobre alimentados.
- i) Otras aceptadas y reconocidas como tecnologías que generan reducción de las Emisiones de CO₂ o de consumo de combustible por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por otras autoridades similares en Japón o en la Unión Europea.

Tecnologías adicionales que los Corporativos consideren necesario incluir en la lista anterior, deberán ponerse a consideración de la PROFEPA para su validación y eventual incorporación. El expediente que entregue el Corporativo deberá incorporar como mínimo la siguiente información:

- i. Descripción de la tecnología.
- ii. Beneficios de la operación de la tecnología en relación con el vehículo que no la incorpora.

El programa de penetración de tecnologías para los vehículos Año modelo 2018 se entregará a más tardar el 30 de abril de 2019.

El monto de los Créditos que se podrán obtener para cada Año modelo regulado se muestra en la Tabla 14 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Tabla 14. Créditos por el programa de penetración tecnológica

Año modelo	2017 y 2018
Emisiones g CO ₂ /km	0.9

Nota 4: La fecha contemplada en el presente numeral (30 de abril de 2019), aplica para la entrega del programa de penetración de tecnologías altamente eficientes, aire acondicionado y penetración tecnológica, indicados en los numerales 4.5.1, inciso a); 4.5.2 inciso a) y 4.5.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, respectivamente, los cuales estarán asociados a los vehículos Año modelo 2018.

La condición indispensable para adjudicar el Crédito es que el Corporativo respete como mínimo un 80 % de la planeación de penetración de tecnologías presentada para cada Año modelo regulado.

La fórmula para determinar el Crédito relacionado con la penetración tecnológica es la siguiente:

$$\text{Crédito } PT_{\text{año } i} = \left[\left[(0.9 * \alpha)_i * \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] * 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito } PT_{i\,2017-2018} = \frac{\sum \text{Crédito } PT_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2017-2018}}$$

Donde:

$\text{Crédito } PT_{\text{año } i}$ = crédito por penetración tecnológica en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo i .

$\text{Ventas}_{\text{totales año } i}$ = ventas totales del Corporativo del Año modelo i .

$\text{Crédito } PT_{i\,2017-2018}$ = crédito por penetración tecnológica en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de los Años modelo 2017 y 2018, ponderado por las ventas.

$\text{Ventas}_{i\,2017-2018}$ = ventas totales del Corporativo en el periodo 2017-2018.

Comentado [JM26]: ¿Cuál es la razón técnica detrás de que el crédito sea 0.9 g CO₂/km? ¿Cómo se llegó a ese número?

¿Cuál es el monto estimado que se espera otorgar por vía de créditos penetración tecnológica en el periodo de aplicación de la Norma?

$\alpha = 1$, si cumple con lo establecido en el numeral 4.5.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana; $\alpha = 0$, en caso contrario.

247 760 = es el kilometraje estimado asociado a la vida útil de un vehículo.

4.5.4. Relacionados con las tecnologías fuera de ciclo

Los Corporativos demostrarán la penetración de tecnologías fuera de ciclo establecidos en el Apéndice G (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, las cuales generan beneficios de reducción de las Emisiones de CO₂, o bien, incrementan el Rendimiento de combustible en los Vehículos automotores nuevos, beneficios que no se registran en la ejecución del método de prueba que sea aplicado.

El Corporativo debe indicar el porcentaje de penetración de cualquiera de las tecnologías contempladas y definidas en el Apéndice G (informativo) de la presente Norma Oficial Mexicana, con respecto a las ventas totales del Año modelo regulado.

El monto de los Créditos que se podrán obtener para cada Año modelo regulado se muestra en la Tabla 15 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Tabla 15. Créditos por el programa de penetración de tecnologías fuera de ciclo

Año modelo	2019 a 2025
Emisiones g CO ₂ /km	6.25

La fórmula para determinar el Crédito relacionado con la penetración de tecnologías fuera de ciclo es la siguiente:

$$\text{Crédito } TFC_{\text{año } i} = \left[\left[(6.25 * \alpha)_i * \text{Ventas}_{\text{totales año } i} \right] * 247\,760 \right]$$

$$\text{Crédito } TFC_{i\,2019-2025} = \frac{\sum \text{Crédito } TFC_{\text{año } i}}{\sum \text{Ventas}_{i\,2019-2025}}$$

Donde:

$\text{Crédito } TFC_{\text{año } i}$ = Crédito por penetración de tecnologías fuera de ciclo en unidades de gramos de CO₂ para las flotas del Año modelo i .

$\text{Ventas}_{\text{totales año } i}$ = ventas totales del Corporativo del Año modelo i .

$\text{Crédito } TFC_{i\,2019-2025}$ = Crédito por penetración de tecnologías fuera de ciclo en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de los Años modelo 2019-2025, ponderado por las ventas.

$\text{Ventas}_{i\,2019-2025}$ = ventas totales del Corporativo en el periodo 2019-2025.

α = porcentaje de la flota del Año modelo regulado i que incorpora alguna de las tecnologías del Apéndice G (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

247 760 = es el kilometraje estimado asociado a la vida útil de un vehículo.

4.6. Reportes anuales de información

4.6.1. Los Corporativos deben presentar un reporte anual de información, el cual estará asociado a las características técnicas y a las emisiones de los vehículos de un año modelo específico, según lo indicado en la Tabla 16 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, así como a las ventas totales de los mismos, e incluso a los Créditos que el propio Corporativo haya generado durante el periodo correspondiente.

4.6.2. Los reportes anuales de información constan de lo siguiente:

- a) Escrito libre firmado por el representante o apoderado legal.
- b) Domicilio para oír y recibir notificaciones.
- c) Informe del Corporativo bajo protesta de decir verdad de ventas totales. Las Ventas del Corporativo estarán desagregadas a nivel versión y corresponderán a los vehículos del Año modelo regulado, de conformidad con la Tabla 16.
- d) La información técnica indicada en el Apéndice D (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Comentado [JM27]: ¿Cuál es la razón técnica detrás de que el crédito sea 6.25 g CO₂/km? ¿Cómo se llegó a ese número?

¿Cuál es el monto estimado que se espera otorgar por vía de créditos por penetración de tecnologías fuera de ciclo en el periodo de aplicación de la Norma?

e) De conformidad con los ciclos de prueba requeridos en este instrumento normativo, los documentos necesarios para acreditar el cumplimiento de este instrumento normativo pueden ser cualquiera de los siguientes:

- i. Informe de resultados de laboratorios de prueba acreditados y aprobados o, en su caso, la documentación que expidan las UVA acreditadas y aprobadas para tales efectos;
- ii. Carta o constancia del fabricante que incluya el informe de resultados emitidos por laboratorios de pruebas, o
- iii. Certificado emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por Organismos de certificación reconocidos en la Unión Europea o Japón. Para el caso de otras autoridades de protección ambiental que pertenezcan al país de origen del vehículo o al país en donde se realizan las pruebas correspondientes, se aceptarán aquellos certificados que estén acompañados del informe de resultados emitido por el laboratorio que haya llevado a cabo tales pruebas.

f) Los resultados del PCPM y del PCPO correspondiente al Año modelo regulado, de acuerdo con los numerales 4.2 y 4.3 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, así como el resultado de la diferencia entre ambos promedios.

g) Los montos de los Créditos correspondientes al Año modelo regulado.

4.6.3. Los reportes anuales de información serán entregados conforme al siguiente calendario:

Tabla 16. Calendario

Año modelo regulado	Fecha de entrega
2017	Hasta el 30 de abril de 2018
2018	Hasta el 30 de abril de 2019
2019	Hasta el 30 de abril de 2020
2020	Hasta el 30 de abril de 2021
2021	Hasta el 30 de abril de 2022
2022	Hasta el 30 de abril de 2023
2023	Hasta el 30 de abril de 2024
2024	Hasta el 30 de abril de 2025
2025	Hasta el 30 de abril de 2026

El Corporativo debe contabilizar el total de las ventas de sus vehículos automotores nuevos del Año modelo regulado, tal como se muestra en la Tabla 17.

Tabla 17. Calendario de contabilización de las ventas

Año modelo regulado	Periodo de contabilización de las Ventas del Corporativo
2017	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2018
2018	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2019
2019	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2020
2020	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2021
2021	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2022
2022	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2023
2023	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2024
2024	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2025
2025	Inicio de ventas y hasta el 31 de marzo de 2026

Los vehículos automotores nuevos del Año modelo regulado que sean enajenados por primera vez en territorio nacional, posterior a la fecha indicada en el Tabla 17, se reportarán junto con los vehículos del Año modelo regulado en que se realice dicha enajenación.

4.7. Criterios de aceptación

El cumplimiento del Corporativo para los vehículos automotores nuevos Años modelo 2017 a 2025, en términos de emisiones de bióxido de carbono, se determina a través de los criterios de aceptación, los cuales se definen al calcular la diferencia que existe entre el Promedio corporativo ponderado meta y el Promedio corporativo ponderado observado, ambos referidos a los vehículos de cada Año modelo regulado, de conformidad con los criterios de aceptación de cada una de las siguientes fórmulas:

- a. El primer criterio de aceptación se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula:

Fórmula 1

$$CA1_{i\ 2017-2025} = \left[\frac{[(PCPM_i - PCPO_i)_{2017} * Ventas_{i\ 2017}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2018} * Ventas_{i\ 2018}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2019} * Ventas_{i\ 2019}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2020} * Ventas_{i\ 2020}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2021} * Ventas_{i\ 2021}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2022} * Ventas_{i\ 2022}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2023} * Ventas_{i\ 2023}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2024} * Ventas_{i\ 2024}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2025} * Ventas_{i\ 2025}]}{\sum Ventas_{i\ 2017-2025}} \right] * 247\ 760 \geq 0 \Rightarrow \text{Cumple}$$

Donde:

$CA1_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 1 del Corporativo i en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025.

$PCPM_i$ = Promedio corporativo ponderado meta para cada Año modelo calculado de acuerdo con lo establecido en 4.2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$PCPO_i$ = Promedio corporativo ponderado observado para cada Año modelo calculado de acuerdo con lo establecido en 4.3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$Ventas_i$ = ventas totales del Corporativo i para cada Año modelo regulado.

$Ventas_{i\ 2017-2025}$ = ventas totales del Corporativo en el periodo 2017-2025.

247 760= es el kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

- b. En caso de que el resultado del criterio de aceptación (Fórmula 1) sea mayor a cero, será considerado como crédito del Corporativo. Cuando el resultado del criterio de aceptación sea menor a cero, los Corporativos podrán compensar ese monto, por medio de los Créditos que hayan generado de acuerdo con el numeral 4.5 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, empleando la Fórmula 2:

Fórmula 2

$$CA2_{i\ 2017-2025} = \text{Créditos}_{i\ 2014-2016} + CA1_{i\ 2017-2025} + \text{Crédito TAE}_{i\ 2017-2018} + \text{Crédito TAE}_{i\ 2019-2025} + \text{Crédito ACL}_{i\ 2019-2025} + \text{Crédito ACLR}_{i\ 2019-2025} + \text{Crédito ACE}_{i\ 2019-2025} + \text{Crédito PT}_{i\ 2017-2018} + \text{Crédito TFC}_{i\ 2019-2025} + \text{Crédito AC}_{i\ 2017-2018} \geq 0 \Rightarrow \text{Cumple}$$

Donde:

$CA2_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 2 del Corporativo i en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025.

$\text{Créditos}_{i\ 2014-2016}$ = Créditos remanentes del Corporativo i en unidades de gramos de CO₂ por cumplimiento del periodo regulado de los vehículos de Año modelo 2014-2016.

$CA1_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 1 del Corporativo i en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025.

$\text{Crédito TAE}_{i\ 2017-2018}$ = Crédito por introducción de tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2018.

$\text{Crédito TAE}_{i\ 2019-2025}$ = Crédito por introducción de tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025.

$\text{Crédito ACL}_{i\ 2019-2025}$ = Crédito por reducción de fugas en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025.

$\text{Crédito ACLR}_{i\ 2019-2025}$ = Crédito por cambio de refrigerante y fugas en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025.

$\text{Crédito ACE}_{i\ 2019-2025}$ = Crédito por eficiencia en los sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025.

*Crédito PT*_{*i* 2017-2018} = Crédito por penetración tecnológica en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2018.

*Crédito TFC*_{*i* 2019-2025} = Crédito por tecnologías fuera de ciclo en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2019-2025.

*Crédito AC*_{*i* 2017-2018} = Crédito relacionado a sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2018.

Para los efectos del presente inciso se considera la siguiente fórmula:

$$\begin{aligned} \text{Créditos}_{i 2014-2016} = & \left[\left[(PCPM_i - PCPO_i)_{2014} * Ventas_{i 2014} \right] + \left[(PCPM_i - PCPO_i)_{2015} * \right. \right. \\ & \left. \left. Ventas_{i 2015} \right] + \left[(PCPM_i - PCPO_i)_{2016} * Ventas_{i 2016} \right] \right] * 247760 / \left[\sum Ventas_{i 2014-2016} + \right. \\ & \left. [Crédito EA_{i 2012-2013} + Crédito TAE_{i 2013-2016} + Crédito AC_{i 2013-2016} + Crédito PT_{i 2013-2016}] \right] \end{aligned}$$

Donde:

*Créditos*_{*i* 2014-2016} = Créditos excedentes en el periodo comprendido de 2014 a 2016.

*PCPM*_{*i*} = Promedio corporativo ponderado meta para los Años modelo 2014, 2015 y 2016.

*PCPO*_{*i*} = Promedio corporativo ponderado observado para los Años modelo 2014, 2015 y 2016.

*Ventas*_{*i*} = ventas totales del Corporativo *i* para cada Año modelo regulado.

*Ventas*_{*i* 2014-2016} = ventas totales del Corporativo en el periodo 2014-2016.

*Crédito EA*_{*i* 2012-2013} = Crédito por esfuerzo anticipado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de vehículos Años modelo 2012 y 2013.

*Crédito TAE*_{*i* 2013-2016} = Crédito por introducción de tecnologías altamente eficientes en unidades de gramos de CO₂ para las flotas Año modelo 2013-2016.

*Crédito AC*_{*i* 2013-2016} = Crédito por sistemas de aire acondicionado en unidades de gramos de CO₂ para las flotas Año modelo 2013-2016.

*Crédito PT*_{*i* 2013-2016} = Crédito por penetración tecnológica en unidades de gramos de CO₂ para las flotas Año modelo 2013-2016.

Nota 5: La fórmula anterior contempla, tanto las ventas y valores de PCPM y PCPO obtenidos, como los Créditos excedentes generados durante el periodo de aplicación de la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos.

- c. En caso de que el resultado del criterio de aceptación (Fórmula 2) sea mayor a cero, será considerado como Crédito del Corporativo.

El Corporativo que obtenga diferencias positivas y desee transferir la totalidad o parte de las mismas deberá presentar un escrito libre informando a la PROFEPA el diferencial de Créditos disponible con el que cuenta para comercializar.

En contraste, si el Corporativo obtiene un resultado negativo al aplicar las fórmulas 1 y 2 del presente numeral y, por ende, considera que requiere de una transferencia de Créditos hasta por el monto total de sus diferencias negativas, deberá presentar, a través del trámite PROFEPA-03-018 "Aviso de notificación de transferencias entre corporativos", un escrito libre ante la PROFEPA, solicitando la información de los Corporativos con diferencias positivas que estén dispuestos a transferirlas a otro sujeto regulado.

Para ambos casos, el procedimiento a seguir se encuentra especificado en el Apéndice A (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Después de la transferencia de Créditos correspondiente, el Corporativo con diferencias negativas deberá emplear la Fórmula 3:

Fórmula 3

$$CA3_{i 2017-2025} = CA2_{i 2017-2025} + Transferencia_j = 0 \Rightarrow \text{Cumple}$$

Donde:

*CA3*_{*i* 2017-2025} = criterio de aceptación 3 del Corporativo *i* en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025.

$CA2_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 2 del Corporativo i en unidades de gramos de CO_2 para las flotas de Año modelo 2017-2025.

Transferencia j = diferencias positivas o Créditos provenientes del Corporativo j .

- d. En el caso de que la transferencia de Créditos entre Corporativos sea insuficiente o inexistente, y el valor de $CA3$ resulte menor a cero, el Corporativo correspondiente podrá realizar una aportación económica al Fondo para el Cambio Climático, con la finalidad de compensar y asegurar el cumplimiento con el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana y mitigar el saldo negativo, empleando la metodología establecida en el Apéndice B (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. El monto que resulte de dicha aportación será destinado a alguno de los proyectos dentro del Fondo para el Cambio Climático, apegándose a las reglas de operación del propio Fondo vigentes en el momento en el que se aplique la Fórmula 4:

Fórmula 4

$$CA4_{i\ 2017-2025} = CA3_{i\ 2017-2025} + \text{Compensación} = 0 \Rightarrow \text{Cumple}$$

Donde:

$CA4_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 4 del Corporativo i en unidades de gramos de CO_2 para las flotas de Año modelo 2017-2025.

$CA3_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 3 del Corporativo i en unidades de gramos de CO_2 para las flotas de Año modelo 2017-2025.

Compensación = aportación económica del Corporativo i para alcanzar el cumplimiento y mitigar el saldo negativo de las Emisiones de CO_2 , del periodo regulado del año 2017 al 2025, de conformidad con el Apéndice B (normativo).

5. Programa de Metas Alternativas

Los Corporativos que para el Año modelo 2012, hayan registrado ventas anuales totales entre 501 a 2 500 unidades, podrán calificar para incorporarse al Programa de Metas Alternativas previsto en este numeral. El programa les permitirá sujetar, hasta un máximo de 5 000 vehículos, durante los Años modelo 2017 y 2018, al cumplimiento de metas de emisión de CO_2 menos exigentes, equivalentes a una reducción del 25 %, según su Año modelo, categoría vehicular y Sombra. Cualquier excedente en ventas estará sujeta a las mismas metas que aplican para cualquier otro Corporativo que no califica para emplear este mecanismo de flexibilidad.

5.1. Criterios para la incorporación y uso del programa:

- a) El programa aplica para los vehículos de Años modelo 2017 y 2018.
- b) Son elegibles al programa sólo los Corporativos con ventas totales anuales de 501 a 2 500 unidades para el Año modelo 2012. Si un Corporativo es propietario de varias marcas de vehículos, las ventas agregadas deberán ser consideradas para evaluar la elegibilidad. Los Corporativos que no tengan ventas registradas en el Año modelo 2012, no son elegibles.
- c) Los Corporativos con ventas mayores a 501 pero inferiores a 2 500 unidades en el Año modelo 2012, mantendrán su elegibilidad al programa aun cuando en Años modelo posteriores sus ventas crezcan por encima de esta cantidad.
- d) En caso de que para el periodo 2017-2018, un Corporativo rebase el límite máximo de 5 000 unidades a acreditar, éste determinará qué vehículos de sus ventas formarán parte del Programa de Metas Alternativas.
- e) En caso de que el Corporativo obtenga Créditos a partir de aquellas unidades que no aplican al programa de metas alternativas, éstos pueden ser transferidos y usados únicamente para cumplir el mencionado programa; sin embargo, los Créditos generados bajo el programa no pueden ser transferidos fuera del mismo o a otros Corporativos.
- f) Los Créditos generados en este programa expirarán cuando no se ejerzan para el cumplimiento de las especificaciones establecidas en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana para los vehículos de los Años modelo 2017 y 2018.

5.2. Criterios de aceptación para el Programa de Metas Alternativas

El criterio de aceptación para los Corporativos que demuestren la elegibilidad al programa de metas alternativas se obtiene al aplicar la siguiente fórmula:

$$\begin{aligned}
CA_{i \ 2017-2025 \text{ metas alternativas}} &= [[(1.25 PCPM_i - PCPO_i)_{2017} * Ventas_{i \ 2017}] \\
&+ [(1.25 PCPM_i - PCPO_i)_{2018} * Ventas_{i \ 2018}] \\
&+ [(PCPM_i - PCPO_i)_{2019} * Ventas_{i \ 2019}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2020} * Ventas_{i \ 2020}] \\
&+ [(PCPM_i - PCPO_i)_{2021} * Ventas_{i \ 2021}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2022} * Ventas_{i \ 2022}] \\
&+ [(PCPM_i - PCPO_i)_{2023} * Ventas_{i \ 2023}] + [(PCPM_i - PCPO_i)_{2024} * Ventas_{i \ 2024}] \\
&+ [(PCPM_i - PCPO_i)_{2025} * Ventas_{i \ 2025}]] * 247760 / \sum Ventas_{i \ 2017-2025} \geq 0 \Rightarrow \text{Cumple}
\end{aligned}$$

Donde:

$CA_{i \ 2017-2025 \text{ metas alternativas}}$ = criterio de aceptación del Corporativo i en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025 que incluye los Años modelo en los que aplica el programa de metas alternativas.

Factor de ajuste asociado al programa de metas alternativas = 1.25.

$PCPM_i$ = Promedio corporativo ponderado meta para cada Año modelo calculado de acuerdo con lo establecido en 4.2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$PCPO_i$ = Promedio corporativo ponderado observado para cada Año modelo calculado de acuerdo con lo establecido en 4.3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

$Ventas_i$ = ventas totales del Corporativo i para cada Año modelo regulado.

$Ventas_{i \ 2017-2025}$ = ventas totales del Corporativo en el periodo 2017-2025.

247 760 = es el kilometraje estimado asociado con la vida útil de un vehículo.

En caso de que el resultado del criterio de aceptación para el Programa de Metas Alternativas sea mayor a cero, será considerado como crédito del Corporativo. Cuando al aplicar el criterio de aceptación para el Programa de Metas Alternativas, el resultado sea menor a cero, los Corporativos podrán compensar ese monto, por medio de los Créditos que hayan generado de acuerdo con el numeral 4.5 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, empleando lo establecido en el numeral 4.7, incisos b), c) y d) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

6. Procedimiento para la evaluación de la conformidad

6.1. Disposiciones generales

La evaluación de la conformidad con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se llevará a cabo por la PROFEPA, o bien, por las UVA, a solicitud de los Corporativos. Las UVA deberán estar acreditadas por una entidad de acreditación y aprobadas por la PROFEPA, en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

La conformidad con el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana estará enfocada en la revisión de los Reportes anuales de información y en una evaluación que estará basada en el análisis de la Documentación técnica y en el registro de las ventas de los vehículos automotores nuevos correspondientes a los Años modelo regulados, para lo cual se deberán cumplir los Criterios de aceptación (ver 4.7) y seguir el procedimiento indicado en el numeral 6.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

6.1.1. Las UVA, sin perjuicio de las condiciones contractuales de la prestación del servicio correspondiente cancelarán las Constancias de Conformidad correspondientes cuando adviertan y demuestren que el Corporativo proporcionó información o documentación falsa, lo cual se formaliza de manera documental.

6.1.2. Respecto de la evaluación se señala que el documento a expedir por la PROFEPA o por las UVA son diferentes, ya que la PROFEPA expedirá será el Certificado NOM, derivado del trámite con homoclave PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos", mientras que las UVA emitirán un Dictamen de Cumplimiento.

6.1.3. Los Certificados NOM de la PROFEPA y los Dictámenes de Cumplimiento expedidos por las UVA acreditadas y aprobadas en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se otorgan por Corporativo y certifican el cumplimiento respecto de las flotas de sus vehículos automotores nuevos correspondientes a los Años modelo regulados.

Los Certificados NOM y los Dictámenes de cumplimiento tendrán validez ante las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, para los efectos a que haya lugar.

Cuando la versión de un Vehículo automotor nuevo de un Año modelo a certificar conserve las características técnicas del tren motriz de un Vehículo automotor nuevo previamente certificado y, por lo tanto, las emisiones de bióxido de carbono tampoco varían, el Corporativo podrá presentar los resultados de las

pruebas de emisiones del Año modelo anterior al de evaluación, acompañadas de la evidencia documental que sustente que su tren motriz cumple con el criterio.

Para la obtención de los Dictámenes de Cumplimiento y los Certificados NOM y, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en ningún caso se solicitará a los Corporativos realizar segundas pruebas emitidas por laboratorios de pruebas o por organismos extranjeros de tercera parte reconocidos en otros países.

Los Dictámenes de Cumplimiento son intransferibles y válidos solamente para el titular y deben estar firmados por la persona autorizada por la UVA.

Cada vez que emitan Dictámenes de Cumplimiento, las UVA acreditadas y aprobadas deben mantener informada a la PROFEPA sobre los documentos expedidos en términos del cumplimiento de las flotas de vehículos Años modelo 2017 a 2025 respecto del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Concluida la evaluación, las UVA acreditadas y aprobadas integrarán un expediente con todos los documentos y registros que soporten el proceso correspondiente.

6.1.4. Los Certificados NOM expedidos por la PROFEPA y los Dictámenes de Cumplimiento emitidos por las UVA deben contener al menos la siguiente información:

- a) Nombre y cargo de quien emite, ya sea el Certificado NOM (PROFEPA), o bien, el Dictamen de Cumplimiento (UVA), según corresponda.
- b) Fecha y lugar de expedición.
- c) Nombre o razón social del Corporativo.
- d) Domicilio del Corporativo.
- e) Identificación de las flotas de vehículos, de acuerdo con los Años modelo evaluados.
- f) Citar el cumplimiento con el presente instrumento normativo.
- g) Firma del personal autorizado.

6.2. Revisión de los reportes anuales de información

Los reportes anuales de información que elaboren los Corporativos deben cumplir con lo establecido en el numeral 4.6.2 y ser entregados conforme a lo indicado en la Tabla 16 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

En la revisión técnica de los reportes anuales de información, la cual incluye lo referente a los cálculos requeridos a través de este instrumento normativo, la PROFEPA o las UVA deben considerar lo siguiente:

- a) La PROFEPA emitirá una notificación sobre la conformidad de la revisión técnica en un plazo que no deberá exceder los 90 días naturales posteriores a que los Corporativos hayan efectuado la entrega correspondiente. En el caso de las UVA, éstas emitirán una Constancia de Conformidad, atendiendo el mismo plazo.
- b) De existir inconsistencias en torno a la información del reporte anual, éstas deberán ser notificadas a los Corporativos, en un plazo que no exceda los 30 días contados a partir del día hábil siguiente en el que éstos hayan entregado el Reporte Anual de Información sujeto a evaluación. En el caso de las UVA, éstas deben adjuntar un documento en el que se indique con claridad la deficiencia que el solicitante debe subsanar.

Si al finalizar los plazos antes señalados, la PROFEPA no emite respuesta en torno al reporte anual de información correspondiente, se entenderá que el contenido, cálculos, resultados, Créditos y conclusiones son válidos para efectos de la evaluación de la conformidad de los Años modelo 2017 al 2025.

6.2.1. Consideraciones adicionales para las UVA

a) A efecto de que la PROFEPA tenga conocimiento de los Corporativos que elijan a una UVA para que realice la evaluación de la conformidad con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la UVA correspondiente informará por escrito a dicha autoridad sobre esta situación a más tardar 15 días naturales posteriores a que se firme el contrato correspondiente entre el Corporativo y la UVA.

b) Si durante la revisión de la documentación, la UVA emite un comunicado en el que se informe de desviaciones en la información entregada o de requisitos no presentados, el solicitante tiene un plazo de 15 días naturales, a partir del día hábil siguiente de que ha sido notificado, para solventarlas. En caso de que no

se subsanen las deficiencias manifestadas en el plazo establecido, la UVA tiene que elaborar un escrito en el cual manifieste el motivo por el cual no otorgó la Constancia de Conformidad y posteriormente dará aviso a la PROFEPA y al Corporativo anexando el informe correspondiente, a efecto de que la autoridad determine lo conducente; esto deberá llevarse a cabo en un plazo que no excederá los 15 días naturales contados a partir de que se determinen los motivos por los cuales no se otorga la Constancia de Conformidad.

c) Cada vez que emita una Constancia de Conformidad, la UVA debe mantener informada a la PROFEPA sobre los documentos que expida. Las Constancias de Conformidad se emiten por flota de vehículos de un Año modelo en específico a solicitud del interesado. La Constancia de Conformidad es intransferible y válida sólo para el titular.

d) Las UVA deben conservar por diez años, por lo menos, la documentación que soporte la Constancia de Conformidad expedida.

e) La Constancia de Conformidad debe estar firmada por la persona autorizada en la UVA.

f) Si por alguna circunstancia la UVA debe cerrar operaciones antes del 30 de abril de 2026, las Constancias de Conformidad que haya expedido deberán ser entregadas a la PROFEPA, junto con el respectivo expediente. El expediente estará bajo resguardo de la PROFEPA y, en su caso, será empleado por ésta cuando se lleve a cabo la evaluación del cumplimiento de las flotas de los Años modelo 2017 a 2025.

6.2.2. Expedición de respuestas

Con relación a los Reportes anuales de información, se atenderá lo siguiente:

i. La UVA emitirá una Constancia de Conformidad, siempre y cuando el Corporativo cumpla con lo establecido en el numeral 4.6.2 y, de ser el caso, con el numeral 6.2.1 inciso b) de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y

ii. La PROFEPA dará respuesta al Corporativo según lo que se establezca en el trámite correspondiente, el cual estará vinculado a lo descrito el numeral 4.6.2 y, en su caso, a lo indicado en el último párrafo del numeral 6.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Las Constancias de Conformidad expedidas por las UVA deben contener al menos la siguiente información:

- a)** Nombre y cargo de quien emite la Constancia de Conformidad por parte de la UVA.
- b)** Fecha y lugar de expedición.
- c)** Nombre o razón social del Corporativo.
- d)** Domicilio del Corporativo.
- e)** Identificación de la flota de vehículos del Año modelo revisado.
- f)** Citar la conformidad con el presente instrumento normativo, según aplique.
- g)** Firma del personal autorizado.

6.3. Evaluación de la conformidad

6.3.1. Por parte de la PROFEPA.

Si los Corporativos llevan a cabo el procedimiento correspondiente ante la PROFEPA, deberán efectuar el trámite PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos", cumpliendo con lo establecido en el numeral 6.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

6.3.2. Por parte de las UVA.

En caso de que los Corporativos realicen una solicitud de parte ante una UVA, con el objeto de obtener el Dictamen de Cumplimiento asociado a este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deberán:

- a)** Entregar la documentación indicada en el numeral 6.4 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.
- b)** Solicitar a la UVA los requisitos o la información necesaria para iniciar el trámite.
- c)** Recibir de la UVA, el paquete informativo (o tener a disposición a través de publicaciones, medios electrónicos u otros) que contendrá:
 - i.** Solicitud de trámite de Verificación o de servicio de verificación.

- ii. La relación de documentos, según apliquen, información o requisitos que se requieran para comprobar el cumplimiento con este instrumento normativo de acuerdo los numerales 4.6.2 y 6.4.
- iii. Contrato de prestación de servicios.

d) Presentar el Contrato de Prestación de Servicios firmado en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal del Corporativo. Para acreditar la mencionada representación se debe presentar copia simple del acta constitutiva o poder notarial de dicho representante o constancia del Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA) vigente, y copia de identificación oficial.

e) Presentar a la UVA, la solicitud debidamente requisitada y firmada en original por duplicado, el cual debe estar signado por el representante legal o apoderado legal del Corporativo.

6.4. Procedimiento para expedir el Certificado NOM o el Dictamen de Cumplimiento

Una vez finalizadas las ventas de los vehículos correspondientes al Año modelo 2025, sin exceder el 15 de diciembre de 2026, los Corporativos deberán tramitar el Certificado NOM ante la PROFEPA o en su caso, el Dictamen de Cumplimiento ante la UVA correspondiente, el cual contemplará la evaluación conjunta de los vehículos Años Modelo 2017 al 2025. En el caso de que la PROFEPA sea quien evalúe, los Corporativos deberán presentar ante esa autoridad ambiental, el trámite PROFEPA-03-005 "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta".

En ambos casos, los Corporativos tendrán que cumplir con los siguientes requisitos y entrega de información:

- A.** Solicitud en escrito libre firmado por el representante o apoderado legal.
- B.** Copia del acta constitutiva del Corporativo que solicita el certificado.
- C.** Copia de la cédula del registro federal de contribuyentes.
- D.** Copia del poder mediante el cual se acredite la representación legal del solicitante.
- E.** Domicilio para oír y recibir notificaciones.
- F.** Informe del Corporativo bajo protesta de decir verdad de ventas totales. Las Ventas del Corporativo estarán desagregadas a nivel versión y corresponderán a los vehículos del Año modelo regulado, de conformidad con la Tabla 16.
- G.** Los resultados de los criterios de aceptación aplicables, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.7 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.
- H.** La información técnica indicada en el Apéndice D (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Esta información debe ser entregada a nivel versión y en archivos electrónicos utilizables en programas de formato de hojas de cálculo, bases de datos u otros equivalentes, de acuerdo con el formato aplicado por las UVA o por la PROFEPA, según corresponda.
- I.** De conformidad con los ciclos de prueba requeridos en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los documentos necesarios para acreditar que se cumple con este instrumento normativo pueden ser, cualquiera de los siguientes:
 - i.** Informe de resultados de laboratorios de prueba acreditados y aprobados;
 - ii.** Carta o constancia del fabricante que incluya informe de resultados emitidos por laboratorios de pruebas;
 - iii.** Certificado emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por Organismos de certificación reconocidos en la Unión Europea o Japón. Para el caso de otras autoridades de protección ambiental que pertenezcan al país de origen del vehículo o al país donde se realizan las pruebas correspondientes, se aceptarán aquellos certificados que estén acompañados del informe de resultados emitido por el laboratorio que haya realizado dichas pruebas.
- J.** Pago de derechos, de conformidad con la Ley Federal de Derechos aplicado por la PROFEPA, mismo que se realizará por cada línea de vehículos. En el caso de las UVA, el pago correspondiente para la evaluación de la conformidad.

- K.** Aviso de notificación de transferencia de créditos ante la PROFEPA, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.7 inciso c) y el Apéndice A (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de ser el caso.
- L.** Comprobante de pago o de la aportación económica equivalente al monto de la compensación al Fondo para el Cambio Climático determinado de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.7 inciso d) y el Apéndice B (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de ser el caso.
- M.** Las Constancias de Conformidad emitidas por la UVA o el trámite realizado ante la PROFEPA en torno a la revisión de los Reportes anuales de información; según sea el caso.

6.4.1. Cuando el trámite de evaluación de la conformidad se realice mediante el trámite PROFEPA-03-005 y tratándose de las personas físicas o morales que cuenten con el Registro Único de Personas Acreditadas (RUPA), no aplicarán los requisitos de los incisos B, C, D y E anteriores, debiendo señalar en el escrito libre de solicitud, el número de RUPA de la empresa y del representante o apoderado legal de la misma.

6.4.2. Los representantes legales podrán presentar la información a que se refiere el inciso G de este numeral por Corporativo, de forma que dicha evaluación represente el resultado consolidado del Corporativo para los vehículos de los Años modelo 2017 al 2025.

6.4.3. La PROFEPA o en su caso, las UVA acreditadas y aprobadas, revisarán la documentación presentada y, en caso de detectar alguna omisión en la misma, notificarán al interesado en un plazo máximo de 30 días naturales, contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de recepción de la información. En el caso de las UVA acreditadas y aprobadas, la notificación debe enviarse junto con un documento en el que se indique con claridad la deficiencia que el Corporativo debe subsanar.

6.4.4. Los Corporativos deberán dar respuesta en un plazo no mayor a 30 días naturales, contados a partir de que surta efectos la notificación correspondiente; de incumplir este plazo, el trámite será desechado y en su caso, deberá de presentarse de nueva cuenta. De no subsanarse las deficiencias manifestadas en el plazo establecido y si la evaluación está a cargo de una UVA acreditada y aprobada, ésta debe expedir un informe a través del cual indique el motivo por el cual no otorgó el Dictamen de Cumplimiento correspondiente y posteriormente dará aviso a la PROFEPA y al Corporativo anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas correspondientes. En ese caso, la PROFEPA llevará a cabo las acciones pertinentes.

6.4.5. En caso de que las flotas de vehículos de los Años modelo regulados a través de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana no cumplan con los criterios de aceptación establecidos en el numeral 4.7 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana y si la evaluación está a cargo de una UVA acreditada y aprobada, ésta debe generar un informe en el cual manifieste el motivo del incumplimiento correspondiente y posteriormente dará aviso a la PROFEPA y al Corporativo anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas por las cuales no se cumplen con los criterios de aceptación contemplados en el numeral antes citado.

6.4.6. La PROFEPA o en su caso, las UVA acreditadas y aprobadas, resolverán lo referente al Certificado NOM o al Dictamen de Cumplimiento en un plazo máximo de 90 días naturales, contados a partir del día hábil siguiente a la fecha en que la PROFEPA, o en su caso, las UVA, reciban la documentación e información requerida al Corporativo. Lo anterior en el entendido que, el plazo para que la PROFEPA o en su caso, las UVA acreditadas y aprobadas resuelvan el trámite, se suspenderá bajo el supuesto del párrafo anterior y se reanudará a partir del hábil siguiente a aquel en el que el interesado brinde la información requerida en el plazo establecido para dicho fin.

- a)** Cuando el trámite de evaluación de la conformidad se realice mediante el trámite PROFEPA-03-005 y en caso de que, al finalizar el plazo de respuesta antes señalado, la PROFEPA no emita resolución al trámite correspondiente, se entenderá que la resolución de la solicitud es en sentido positivo, por lo que se deberá emitir el Certificado NOM correspondiente, en términos de lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Una vez realizada la evaluación de la conformidad, la PROFEPA integrará un expediente con todos los documentos y registros que soporten el proceso de evaluación, mismo que deberá resguardar conforme a sus procedimientos internos.

- b)** Tratándose de las UVA, en caso de que, al finalizar el plazo de respuesta antes señalado no se emita resolución al trámite correspondiente, el Corporativo podrá interponer una queja ante la autoridad competente, para los efectos legales a los que haya lugar.

Las UVA acreditadas y aprobadas deben conservar por 10 años la documentación que soporte el Dictamen de Cumplimiento expedido.

6.4.7. El Certificado NOM o el Dictamen de Cumplimiento correspondiente perderá validez cuando la PROFEPA o las UVA adviertan y, en su caso, acrediten que el Corporativo proporcionó información o documentación falsa.

6.4.8. La PROFEPA en cualquier momento podrá verificar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.

7. Vigilancia

La vigilancia del cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la PROFEPA.

El incumplimiento de este instrumento normativo motivará la aplicación de las sanciones económicas establecidas en la fracción I del Artículo 171 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

8. Concordancia con Normas Internacionales

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

Apéndice A

(normativo)

Transferencia de Créditos

A.1 Procedimiento para transferencia de créditos

Para aquellos Corporativos que deseen o requieran la transferencia de créditos deberán cumplir con los criterios establecidos en los numerales A.2 y A.3, según corresponda y apegarse a lo dispuesto en los numerales A.4 y A.5.

A.2 Corporativos con diferencias positivas

Al final del periodo regulado (2017-2025), el Corporativo que conforme al resultado obtenido de la Fórmula 1 o en su caso a través de la Fórmula 2, ambas contempladas en el numeral 4.7 incisos a) y b) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, obtenga diferencias positivas y desee transferir la totalidad o parte de las mismas, deberá presentar a la PROFEPA, dentro de los 95 días naturales siguientes, contados a partir del día siguiente de la fecha de entrega del último reporte anual de información, un escrito libre informando a la autoridad ambiental, el diferencial de Créditos disponible con el que cuenta para comercializar.

A.3 Corporativos con diferencias negativas

El Corporativo que de acuerdo a la Fórmula 2 de los criterios de aceptación, señalados en el numeral 4.7 b) de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, obtenga un saldo negativo para el periodo regulado, podrá presentar a la PROFEPA, dentro de los 95 días naturales siguientes, contados a partir del día siguiente de la fecha de entrega del último reporte anual de información, un escrito libre solicitando a la PROFEPA le informe sobre aquellos Corporativos que han manifestado su voluntad para transferir el diferencial positivo con el que cuentan.

A.4 Procedimiento para la transferencia de créditos

Una vez que fue notificada por los Corporativos, tanto de los que cuentan con diferencias positivas, como de aquellos que poseen diferencias negativas, la PROFEPA, en un plazo máximo de cinco (5) días naturales contados al día hábil siguiente de la conclusión de los plazos establecidos en los numerales A.2 y A.3 de este Apéndice normativo, deberá notificar al Corporativo deficitario solicitante, la relación del Corporativo o los Corporativos con diferencial positivo interesados en transferir sus Créditos disponibles.

En caso de que el Corporativo con Créditos excedentes y el Corporativo deficitario determinen proceder con la comercialización para la transferencia de créditos, ambos deberán presentar a la PROFEPA, dentro de un plazo máximo de cinco (5) días naturales contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de la PROFEPA indicada en el párrafo anterior, un escrito libre conforme al trámite PROFEPA-03-018 "Aviso de notificación de transferencias entre corporativos", a través del cual se establece la aceptación y el monto de créditos a transferir, mismo que no podrá exceder el saldo negativo a compensar por el Corporativo deficitario dentro del periodo regulado.

Comentado [JM28]: ¿Cuál es la base y la tasa de cálculo de la sanción por incumplimiento?

¿Cuál es el monto estimado de la multa por armadora, por vehículo y por gramo de CO2 de incumplimiento en promedio corporativo?

¿Cuál es el impacto en precio estimado por vehículo para cumplir?

¿Se puede comprobar que la sanción propuesta es mayor que el impacto en el precio estimado por vehículo?

¿Se puede probar que los incentivos para el cumplimiento son mayores que para el no cumplimiento? ¿Es decir, el costo de no cumplir es mayor que el costo estimado de cumplir para las armadoras?

La PROFEPA tendrá un plazo máximo de cinco (5) días naturales para prevenir a los Corporativos sobre cualquier inconsistencia o información complementaria para integrar el trámite correspondiente. Los Corporativos deben desahogar la prevención antes mencionada en un plazo máximo de cinco (5) días naturales, contados a partir del día hábil siguiente de la notificación de la PROFEPA; en caso de que el Corporativo no atienda la prevención, el trámite será desechado.

La PROFEPA tendrá un plazo máximo de 10 días naturales para notificar a ambos Corporativos la no procedencia de la transferencia. Si después de concluido este plazo, esta autoridad de inspección y vigilancia no emite oposición alguna, se entenderá que la operación es procedente.

A.5 Metodología de cálculo

El Corporativo con diferencial positivo podrá determinar un costo por cada tonelada de CO₂ excedente, el cual deberá ser siempre inferior a 45 dólares de los Estados Unidos de América.

El Corporativo que recibe la transferencia, deberá de continuar con el procedimiento establecido en el numeral 4.7 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana para solicitar el Certificado NOM o el Dictamen de Cumplimiento señalado en el numeral 6.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Apéndice B

(normativo)

Mecanismo de Compensación

B.1 Metodología para el mecanismo de compensación

El Corporativo que al aplicar lo descrito en el numeral 4.7 a), b) y c). de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana obtenga un saldo negativo de emisiones, dentro de los 105 días naturales siguientes, contados a partir del día siguiente de la fecha de entrega del último reporte anual de información o bien, dentro de los cinco (5) días naturales siguientes a la fecha en que se haya agotado por cualquier medio el procedimiento establecido en el Apéndice A (normativo), deberá ingresar a la PROFEPA y para cuestiones del Fondo para el Cambio Climático, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el escrito con el cálculo que se hubiera determinado por el saldo negativo conforme a lo siguiente:

- Por cada tonelada de CO₂ deficitaria resultante de aplicar lo indicado en 4.7, c) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la aportación será de 45 dólares de los Estados Unidos de América, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{Monto de compensación} = \left[\frac{(CA3_{i\ 2017-2025} * \text{Costo } T\ CO_2 * \text{Número de vehículos deficitarios } j)}{\text{factor de ajuste por ventas}} \right]$$

Donde:

Monto de compensación = es la monetización que representa el déficit de Emisiones de CO₂ por parte de un Corporativo respecto a las flotas de vehículos de los Años modelo 2017-2025.

$CA3_{i\ 2017-2025}$ = criterio de aceptación 3 del Corporativo *i* en unidades de gramos de CO₂ para las flotas de Año modelo 2017-2025.

Costo T CO₂ = es el costo estimado de la tonelada de CO₂ determinado en 45 dólares de los Estados Unidos de América.

Número de vehículos deficitarios = es la sumatoria de vehículos vinculados a los Años modelo deficitarios determinados a través de las diferencias negativas del $PCPM_i - PCPO_j$, para cada Año modelo *j*.

Factor de ajuste por ventas = constante equivalente a 11.2 determinado por la relación entre las ventas totales del mercado de los Estados Unidos de América (17.13 millones de unidades) y las ventas totales del mercado de México (1.53 millones de unidades) para el año 2017.

En un plazo que no excederá los 10 días naturales contados a partir de la recepción del escrito referido en el párrafo anterior, la PROFEPA deberá, notificar al Corporativo su conformidad con el monto determinado o en su caso, informar los ajustes que esa Procuraduría estime necesarios. En caso de que, al finalizar el plazo de respuesta, la PROFEPA no emita la resolución respectiva, se entenderá como la aceptación de los cálculos y de los montos de la aportación económica presentada por el Corporativo.

Una vez determinado el monto a pagar, de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, se deberán seguir las Reglas de Operación del Fondo para el Cambio Climático aplicables en su momento, a efecto de que se concrete la compensación por parte del Corporativo, de manera previa a que éste lleve a cabo la solicitud para obtener el Certificado NOM o el Dictamen de Cumplimiento, según corresponda.

Apéndice C

(normativo)

Cálculo de emisiones para Sistemas de Aire acondicionado móviles aplicables a los Refrigerantes R-134a Y R-1234yf

C.1 Alcance

La estimación de la relación (gramos de refrigerante por año) de emisiones de refrigerante anuales para los nuevos sistemas de Aire Acondicionado equipados con componentes tecnológicos específicos que se encuentran en el mercado actualmente, se realiza a través de la "Tabla Electrónica de Emisiones del Sistema de Aire Acondicionado" (documento hoja de cálculo), misma que se obtendrá al seguir el procedimiento descrito en este Apéndice normativo, para mayor entendimiento ver Tabla C.12. Cabe indicar que dicha tabla puede ser modificada en el momento en que nuevas tecnologías estén presentes en el mercado o, de ser el caso, cuando existan nuevos refrigerantes.

a) El procedimiento incluye tecnologías de compresor para vehículos con sistema de Aire Acondicionado convencionales, así como para compresores semi – herméticos.

b) Las emisiones estimadas en este procedimiento toman en cuenta que los componentes han sido probados al 100 % para fugas, con Helio, antes del ensamble final en el vehículo.

C.2 Consideraciones generales para la "Tabla Electrónica de Emisiones del Sistema de Aire Acondicionado"

a) Las emisiones reales de refrigerante no pueden ser cien por ciento consistentes debido a las variaciones de ensamble y los patrones de uso del cliente del Aire Acondicionado.

b) Los valores de este Apéndice normativo aplican para todos los sistemas de Aire Acondicionado ensamblados en vehículos nuevos e incluye una tolerancia para la variación nominal de la mayoría de las ensambladoras de vehículos con excepción en los casos donde los componentes son probados al 100 % para fugas, con Helio, antes del ensamble final en el vehículo.

Las tecnologías usadas para unir los bloques, pernos con torque u otros componentes del sistema pueden variar en su habilidad para mantener el refrigerante en el sistema y para proveer un buen ensamble. Los valores de emisiones para cada tecnología de unión en este Apéndice C (normativo) están basados en pruebas de laboratorio y reparaciones en campo.

c) La correlación entre los resultados de pruebas de campo está basada en vehículos que fueron ensamblados correctamente en una típica ensambladora. La correlación entre los resultados de las pruebas de laboratorio está basada en componentes ensamblados en un ambiente de laboratorio controlado.

d) La Tabla Electrónica de Emisiones puede ser modificada en el momento en que nuevas tecnologías para componentes y pruebas de fugas sean desarrolladas o estén presentes en el mercado y sean

correctamente evaluadas para comprobar su efectividad y habilidad para reducir las emisiones de refrigerante en los sistemas de Aire Acondicionado.

C.3 Uniones

Todas las uniones, también conocidas como bloques, uniones intermedias, juntas, del sistema de Aire Acondicionado que sean sub-ensambladas o ensambladas en el vehículo deben de ser listadas apropiadamente en la sección de uniones del sistema.

Las uniones deben de ser listadas de la siguiente manera:

a) Aquellas uniones hechas con valores de emisiones mayores a los sellos con arandela metálica (Seal Washers) y que sean subsecuentemente probadas para fugas con un espectrómetro de masa de Helio, deben ser anotadas de manera especial en el recuadro de los sellos con arandela metálica (línea 9).

b) Cualquier otra unión hecha debe de ser anotada de manera separada en el recuadro específico de la unión (línea 8).

- i. Los "Sellos Tipo O" son más difíciles de ensamblar correctamente que los sellos con arandela metálica, por lo tanto, a los Sellos Tipo O se les han asignado valores de emisiones más altos que a los sellos con arandela metálica.
- ii. Un Sello Tipo O de sellado axial es similar a un Sello Tipo O capturado, en el cual el sello es colocado al inicio del ensamble en su posición y después se realiza el acoplamiento de la unión, comprimiendo el sello de manera axial, sin oportunidad de que el sello se pueda mover.
- iii. Se asume que los Sellos Tipo O que han sido correctamente diseñados y ensamblados, tendrán el mismo valor de emisiones que los sellos con arandela metálica que han sido correctamente diseñados y ensamblados, además de haber sido verificados con un espectrómetro de masa de Helio.

C.4 Otros Mecanismos que permiten fuga

Se considera que todos estos componentes/mecanismos han sido probados con anterioridad al 100 % para fugas con Helio antes del ensamble del vehículo.

a) Puertos de Servicio

Se asume que los puertos de servicio tienen sus sellos y tapones de sellado instalados correctamente en su lugar. En estos mecanismos, las emisiones se presentan a través del ensamble de la válvula interna y al final, por los sellos y tapones de sellado. Los valores de emisión asignados en este Apéndice normativo están basados en ensambles con el torque adecuado y los sellos correctamente alineados.

b) Mecanismos unidos al Compresor o a la Línea de Aire Acondicionado (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)

Estos mecanismos pueden incluir diferentes tipos de sellado (Sellos Tipo O, sellos con arandela metálica, diafragmas, juntas, etc.). Los valores asignados en este Apéndice normativo hacen referencia a los diferentes tipos de sellos dentro de estos mecanismos.

c) Mecanismos para el flujo de refrigerante.

Los mecanismos como las Válvulas de Expansión Térmica pueden incluir diferentes tipos de sellado (Sellos Tipo O, sellos con arandela metálica, diafragmas o juntas). Los valores asignados en este Apéndice normativo hacen referencia a los diferentes tipos de sellos dentro de estos mecanismos.

d) Mangueras Flexibles.

- i. La tecnología de cada manguera que permite el flujo de refrigerante tiene diferente tasa de permeación, debido a los materiales que usa cada una de ellas y al proceso de manufactura. La tasa de permeación de una manguera está en función del refrigerante, la temperatura interna, la presión, el material de la manguera, la construcción de la manguera, la superficie interna de la manguera y la localización del sistema. La tasa de permeación de una manguera está expresada en (kg/m²/año) y se mide a una temperatura de 80 °C, esta tasa será ingresada en la Tabla Electrónica de Emisiones y será multiplicada por el área interna de la superficie de la manguera.

- ii. El ensamble de las mangueras flexibles en el sistema de Aire Acondicionado incluye, tubos, mangueras y crimpados. Las emisiones de refrigerante se dan a través de la manguera y los crimpados.

e) Intercambiadores de Calor, Mofles, Acumuladores

Los intercambiadores de calor, incluidos los internos, son considerados equipos de bajas emisiones y tienen asignado un valor para emisiones dentro de este Apéndice normativo. Se considera que los Mofles y Acumuladores son equipos libres de emisiones; sin embargo, a los bloques/uniones que se ensamblan en los dos tipos de equipos antes mencionados, se les asigna un valor de emisiones, en función del tipo de unión y se reporta en la sección de Uniones.

f) Compresor

- i. Se asume que el sello de labios múltiple es mejor que el sello de un solo labio y en ese sentido, los sellos tipo juntas son mejores que los Sellos Tipo O.
- ii. Los mayores contribuidores de fugas en el compresor son los sellos y las uniones entre el cuerpo del compresor.
 - a. Los materiales de sellos del compresor comunes son Politetrafluoroetileno (PTFE) y Caucho Hidrogenado Nitrilo Butadieno (HNBR).
- iii. Se espera que los compresores semi-herméticos tengan menos emisiones que los compresores de polea.
- iv. Las emisiones del compresor dependen de la cantidad de sellos, el número de labios en los sellos del eje del compresor y del número de las conexiones no herméticas.
- v. Sellos de compresor que deben de ser listados en la tabla:
 - a. Número de Labios en el sello del eje.
 - b. Número de Sellos Tipo O
 - c. Número de sellos moldeados en el cuerpo del compresor y/o número de Sellos Tipo O moldeados en alguna parte del cuerpo del compresor.
 - d. Numero de juntas en el cuerpo del compresor.
 - e. Plato adaptador.
- vi. Para usar la Tabla de Emisiones, los compresores deben de haber sido probados al 100 % para fugas, con Helio, antes de ser ensamblados en el vehículo. Para los compresores que han sido probados al 100 % para fugas con Helio, reemplace el número "2" en la celda D40 con un número "1".
- vii. Para los compresores que no han sido probados 100 % para fugas con Helio:
 - a. Los sellos de estos compresores deben ser identificados en la línea 38 y no se debe de modificar la celda D40. De tal manera la Celda H38 = $(B39/B38+C39*C38+D39*D38+E39*E38+F39*F38)*0.522*D40$
 - b. La línea 9 no debe tener ningún valor y la línea 8 debe de ser llenada con la información de este tipo de compresores.

Si los Mecanismos unidos al Compresor o a la Línea de Aire Acondicionado (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión) han sido probados al 100% para fugas con Helio, estas conexiones deben registrarse en la línea 9, como equivalente a los sellos con arandela metálica (Seal Washers).

C.5 Base para Estimar las Emisiones de R1234yf

Con la excepción de la permeación de la manguera, la fuga de refrigerante depende de la presión de vapor y es inversamente proporcional a la viscosidad del vapor al dispersarse. La fuga de refrigerante puede ser calculada usando el peso molecular del refrigerante. Dadas las equivalencias en las presiones de vapor

del R134a y R1234yf, las emisiones de R134a pueden ser corregidas, multiplicando la fuga de R134a por la relación entre los pesos moleculares (114/102) y la relación inversa de las viscosidades de los gases ($11.1 \times 10^{-6} / 12.0 \times 10^{-6}$). Esto da un factor de corrección de 1.03, el cual será aplicado a todas las emisiones de la Tabla C.1, con excepción de las emisiones calculadas en las mangueras para R1234yf.

Tabla C.1. Viscosidad y masa molar de los gases y refrigerantes seleccionados

Gas/Refrigerante	Viscosidad Dinámica a 15 °C η (Pa-s)	Masa Molar M (kg/kmol)
Nitrógeno	17.4×10^{-6}	28
Helio	19.3×10^{-6}	4
Aire	18.0×10^{-6}	29
R-744	14.5×10^{-6}	44
R-134a	11.1×10^{-6}	102
HFO-123yf	12.0×10^{-6}	114

C.6 Fórmulas para la "Tabla Electrónica de Emisiones del Sistema de Aire Acondicionado" a generar

La Tabla C.2 del presente Apéndice normativo muestra la planilla y las fórmulas para estimar las emisiones del sistema de Aire Acondicionado. Una tabla electrónica de emisiones del sistema de Aire Acondicionado será necesaria para cada tipo de refrigerante y tipo de compresor.

Tabla C.2. Planilla y fórmulas para estimar las emisiones

Ingrese datos únicamente en celdas de este color						Emisiones calculadas		
Uniones del Sistema (Bloques y Conexiones)								
	Sello Tipo O Radiales	Sello Tipo O Capturados/ Sello Tipo O Axiales/ Sellos Moldeados	Sello Tipo O Múltiples	Sellos de Arandela Metálica	Sellos de Arandela Metálica Duales/ Sellos de Arandela Metálica con Sello Tipo O	Empaque Metálico		
Valores Relativos de Emisión	1.250	0.750	0.500	0.100	0.050	0.010		
Insertar el número Total de Uniones tipo E6/F6/G6 y también el número total de uniones tipo B6/C6/D6 que no han sido probadas para fugas con Helio.							0.00	Las uniones son aquellas tecnologías de sellado que separan al refrigerante de la atmósfera.
Insertar el número Total de Uniones tipo B6/C6/D6 que han sido probadas para fugas con Helio y son consideradas sellos con arandela metálica. Únicamente en la celda E9							0.00	Uniones que han sido probados con Helio al 100% después del subensamble y ensamble.
							Total de Conexiones:	0.00

a) Uniones

- i. A continuación, se muestran los encabezados y valores definidos para las líneas 6 y 7. La Línea 6. A6 "Cada unión debe de ser registrada en la Línea 8 y Línea 9, dependiendo del tipo de tecnología de sello usada en esas uniones".

Tabla C.3. Línea 6-Lista de los diferentes tipos de sellos

Sello Tipo O Radiales	Sello Tipo O Capturados/Sello Tipo O Axiales/ Sellos Moldeados	Sello Tipo O Múltiples	Sellos Arandela Metálica	Sellos de Arandela Metálica Duales/ Sellos de Arandela Metálica con sello tipo O	Empaque Metálico

- ii. En cuanto a los valores de la Línea 7, la siguiente tabla muestra los valores relativos de emisiones para cada tipo de sello.

Tabla C.4. Línea 7, A7. Valores relativos de Emisiones para cada tipo de sello

	Sello Tipo O Radiales	Sello Tipo O Capturados / Sello Tipo O Axiales / Sellos Moldeados	Sello Tipo O Múltiples	Sellos de Arandela Metálica	Sellos de Arandela Metálica Duales / Sellos de Arandela Metálica con sello tipo O	Empaque Metálico
Valores Relativos de Emisión	1.250	0.750	0.500	0.100	0.050	0.010

- iii. Respecto de la Línea 8, A8, se debe insertar el número Total de Uniones tipo E6/F6/G6 y también el número total de uniones tipo B6/C6/D6 que no han sido probadas para fugas con Helio.

Ecuación para (emisiones calculadas)

$$H8 = (B7 \cdot B8 + C7 \cdot C8 + D7 \cdot D8 + E7 \cdot E8 + F7 \cdot F8 + G7 \cdot G8) \cdot 0.522 - R134a$$

$$H8 = (B7 \cdot B8 + C7 \cdot C8 + D7 \cdot D8 + E7 \cdot E8 + F7 \cdot F8 + G7 \cdot G8) \cdot 0.522 \cdot 1.03 - R1234yf$$

- iv. Tratándose de la Línea 9, A9, se debe insertar el número Total de Uniones tipo B6/C6/D6 que han sido probadas para fugas con Helio y son consideradas sellos con arandela metálica (Seal Washers).

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H9 = (E7 \cdot E9) \cdot 0.522 - R134a$$

$$H9 = (E7 \cdot E9) \cdot 0.522 \cdot 1.03 - R1234yf$$

- v. Sobre el total de conexión, este concepto debe integrarse en la Línea 10, F10-G10 "Total Conexiones"

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H10 = \text{SUM} (H8, H9)$$

- vi. La Línea 11 señalará el encabezado de otros mecanismos que permiten fuga del refrigerante. El encabezado se mostrará entre las celdas A11-G11 ver tabla siguiente:

Tabla C.5. Otros Mecanismos que permiten fuga

Otros Mecanismos que permiten fuga						Mecanismos que permiten fugas y son diferentes a las conexiones hechas en las uniones. Ejemplo, mediante las válvulas internas o los tapones de los puertos de servicio
Puertos de Servicio		Lado de Alta Presión		Lado de Baja Presión		Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
	Coloque el número de válvulas de servicio		Coloque el número de válvulas de servicio		0.00	Nota: Si una válvula integrada (2 Piezas) es ocupada el sello interno Tipo O debe de ser incluido en las líneas 8 y/o 9.
Mecanismos unidos a la Línea de Aire Acondicionado (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)		Lado de Alta Presión		Lado de Baja Presión		
	Número de Mecanismos				0.00	Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
Mecanismos de Expansión Térmica (Válvulas de Expansión Térmica)						Nota: Todas las conexiones hechas por los bloques como por ejemplo la Válvula de Expansión Térmica tiene que ser incluido en las líneas 8 y/o 9.
	Número de Mecanismos				0.00	Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
Mecanismos unidos al Compresor (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)		PRV, Válvulas de Control, Interruptores				

	Número de Mecanismos				0.00	Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
				Total de Otros Mecanismos de Emisiones:	0.00	

De acuerdo con la Tabla C.5, se definirá la siguiente información, inclusive fórmulas, para cada celda:

vii. Línea 12, A12 "Puertos de Servicio"; C12 "Lado de Alta Presión"; E12 "Lado de Baja Presión".

viii. En la línea 13, celdas B13 y D13 se debe insertar el número de válvulas de servicio.

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H13 = (\text{SUM}(C13*0.3) + \text{SUM}(E13*0.2)) * 0.522 - R134a$$

$$H13 = (\text{SUM}(C13*0.3) + \text{SUM}(E13*0.2)) * 0.522 * 1.03 - R1234yf$$

Nota 1: Si la Válvula de Alta es de dos piezas, esta contiene un Sello Tipo O interno que debe de ser incluido en las Líneas 8 y 9.

ix. Línea 14, A14 "Mecanismos unidos a la Línea de Aire Acondicionado (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)", C14 "Localizados en lado de Alta Presión" y E14 "Localizados en lado de Baja Presión".

x. Línea 15, B15 "Número de Mecanismos".

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H15 = (\text{SUM}(C15*0.3) + \text{SUM}(E15*0.2)) * 0.522 - R134a$$

$$H15 = (\text{SUM}(C15*0.3) + \text{SUM}(E15*0.2)) * 0.522 * 1.03 - R1234yf$$

xi. Línea 16, A16 "Válvulas de Expansión Térmica", I16 "Nota: Todas las conexiones con sellos tienen que ser contados en las Líneas 8 y 9".

xii. Línea 17, B17 "Número de Mecanismos".

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H17 = \text{SUM}(C17*0.2) * 0.522 - R134a$$

$$H17 = \text{SUM}(C17*0.2) * 0.522 * 1.03 - R1234yf$$

xiii. Línea 18, A18 "Mecanismos unidos al Compresor (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)"

xiv. Línea 19, B19 "Número de Mecanismos"

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H19 = \text{SUM}(C19*0.2) * 0.522 - R134a$$

$$H19 = \text{SUM}(C19*0.2) * 0.522 * 1.03 - R1234yf$$

xv. Línea 20, F20-G20 "Total de Otros caminos de emisiones".

Ecuación para (Emisiones Calculadas)

$$H20 = \text{SUM}(H13, H15, H17, H19)$$

b) Mangueras Flexibles

Para el caso de las mangueras flexibles, en la Línea 23, entre las celdas E23-G23, se debe de colocar la permeación para cada manguera usada F14-F31.

Tabla C.6. Mangueras flexibles

Mangueras Flexibles						Unidades de Permeación =	
	Manguera	Manguera	Calculado			Kg/m2/año	
Incluir Mangueras y crimpados	Longitud Expuesta (entre crimpados) [mm]	Diámetro Interno [mm]	Área Superficial (no coloque información en esta celda) [mm ²]	Coloque la permeación del refrigerante a 80 grados Celsius en la columna F para cada manguera usada en el sistema de acuerdo con la especificación del proveedor		No coloque información en esta celda	
Manguera de Alta Presión 1			0	0.00	0.000	Nota: Sólo usar la longitud de manguera expuesta entre crimpados.	
						Inserte la longitud en milímetros	

Manguera de Alta Presión 2			0	0.00		0.000
Manguera de Alta Presión 3			0	0.00		0.000
Manguera de Alta Presión 4			0	0.00		0.000
Manguera de Baja Presión 1			0	0.00		0.000
Manguera de Baja Presión 2			0	0.00		0.000
Manguera de Baja Presión 3			0	0.00		0.000
Manguera de Baja Presión 4			0	0.00		0.000
					Total Mangueras	0.00

De acuerdo con la Tabla C.6, se definirá la siguiente información, inclusive fórmulas, para cada celda:

i. A24. Manguera de Alta Presión 1

$$D24 = 3.14159 * C24 * B24$$

$$H24 = (F24 * 0.0000268 * D24) * 0.522$$

ii. A25. Manguera de Alta Presión 2

$$D25 = 3.14159 * C25 * B25$$

$$H25 = (F25 * 0.0000268 * D25) * 0.522$$

iii. A26. Manguera de Alta Presión 3

$$D26 = 3.14159 * C26 * B26$$

$$H26 = (F26 * 0.0000268 * D26) * 0.522$$

iv. A27. Manguera de Alta Presión 4

$$D27 = 3.14159 * C27 * B27$$

$$H27 = (F27 * 0.0000268 * D27) * 0.522$$

v. A28. Manguera de Baja Presión 1

$$D28 = 3.14159 * C28 * B28$$

$$H28 = (F28 * 0.0000268 * D28) * 0.522$$

vi. A29. Manguera de Baja Presión 2

$$D29 = 3.14159 * C29 * B29$$

$$H29 = (F29 * 0.0000268 * D29) * 0.522$$

vii. A30. Manguera de Baja Presión 3

$$D30 = 3.14159 * C30 * B30$$

$$H30 = (F30 * 0.0000268 * D30) * 0.522$$

viii. A31. Manguera de Baja Presión 4

$$D31 = 3.14159 * C31 * B31$$

$$H31 = (F31 * 0.0000268 * D31) * 0.522$$

ix. Línea 32, celda G32 "Total de Mangueras"

$$\text{Ecuación para (Emisiones Calculadas) } H32 = \text{SUM (H24:H31)}$$

c) Intercambiadores de Calor

En la Línea 33 se definirá el encabezado "Intercambiadores de Calor", entre las celdas A33-G33, como se indica en la siguiente tabla:

Tabla C.7. Intercambiadores de calor

Intercambiadores de Calor	

			Número de Intercambiadores de Calor			Total Intercambiadores	0.00	Incluye todos los condensadores, evaporadores e intercambiadores de calor. Nota: Estos componentes deben de ser probados con Helio al 100%.
--	--	--	-------------------------------------	--	--	------------------------	------	---

De acuerdo con la Tabla C.7, se definirá la siguiente información y cuando aplique, las fórmulas, para cada celda:

- i. Línea 34, celda D34 "Número de Intercambiadores de Calor" y en la celda G34, el texto "Intercambiadores de calor Total".

Ecuación para (emisiones calculadas)

$$H34 = E34 * 0.25 * 0.522 - R134a$$

$$H34 = E34 * 0.25 * 0.522 * 1.03 - R1234yf$$

d) Compresores

La siguiente tabla ilustra que su contenido aplica para todo tipo de compresores

Tabla C.8. Compresor de Polea

Cuerpo del Compresor							
Exclusivo para componentes del compresor	Tipos de sello						
	Número de labios en el sello del eje del compresor	Número de sellos Tipo Os	Número de sellos moldeados	Número de empaques metálicos	Sello del plato adaptador		No coloque información en esta celda
Insertar el número de cada tipo de sello que se tenga en el Compresor						Total Compresor	0.00
Valores Relativos de Emisión	15	3	2	1	0.4		
Si los compresores son probados para fugas, con Helio, cambiar la Celda D40 de "2" a "1"			2				

Tabla C.9. Compresor Eléctrico

Cuerpo del Compresor							
Exclusivo para componentes del compresor	Tipos de sello						
	Número de labios en el sello del eje del compresor	Número de sellos Tipo Os	Número de sellos moldeados	Número de empaques metálicos	Sello del plato adaptador		No coloque información en esta celda
Insertar el número de cada tipo de sello que se tenga en el Compresor						Total Compresor	0.00
Valores Relativos de Emisión	15	3	2	1	0.4		
Si los compresores son probados para fugas, con Helio, cambiar la Celda D40 de "2" a "1"			2				

De acuerdo con las Tablas C.8 y C.9, se definirá la siguiente información y cuando aplique, las fórmulas para cada celda:

- i. Línea 35, A35-G35 "Cuerpo del Compresor"
- ii. Línea 36, B36-G36 "Tipos de Sellos"
- iii. Línea 37, B37 "Numero de Labios en el sello del eje"; C37 "Número de Sellos Tipo O"; D37 "Número de sellos moldeados"; E37 "Numero de Empaques" y F37 "Sello del plato adaptador".
- iv. Línea 38, A38 "Inserte el número de cada tipo de sello en el compresor"

Ecuación para compresor de polea.

$$H38 = (B39/B38 + C39 * C38 + D39 * D38 + E39 * E38 + F39 * F38) * 0.522 * D40 - R134a$$

$$H38 = (B39/B38 + C39 * C38 + D39 * D38 + E39 * E38 + F39 * F38) * 0.522 * D40 * 1.03 - R1234yf$$

- v. Línea 39, A39 "Valor relativo de emisiones"

Tabla C.10. Valor relativo de emisiones

Valores Relativos de Emisión	15	3	2	1	0.4
------------------------------	----	---	---	---	-----

- vi. Línea 40, celda A40 si los compresores son probados para fugas, con Helio, cambiar la Celda D40 de "2" a "1".

Tabla C.11. Resumen

Resumen	% Contribución	Gramos / año
Uniones del Sistema (Conexiones)	#DIV/0!	0.0
Otros Mecanismos que permiten fuga	#DIV/0!	0.0
Mangueras Flexibles	#DIV/0!	0.0
Intercambiadores de Calor	#DIV/0!	0.0
Cuerpo del Compresor	#DIV/0!	0.0
Total	#DIV/0!	0.0

Aproximado Total de emisiones del sistema de Aire Acondicionado gramos/año	0.0
--	-----

Línea / Columna	A	B	C
42	Resumen	% Contribución	gramos/año
43	Uniones del Sistema (Conexiones)	=H10/B51	=Sum(H10)
44	Otros Mecanismos que permiten fuga	=H20/B51	=Sum(H20)
45	Mangueras Flexibles	=H32/B51	=Sum(H32)
46	Intercambiadores de Calor	=H34/B51	=Sum(H34)
47	Cuerpo del Compresor	=H38/B51	=Sum(H38)
48	Total	=Sum(B43:B47)	=Sum(C43:C47)

- vii. Línea 51, celda A51 "Aproximado Total de emisiones del sistema de Aire Acondicionado g/año"
Ecuación para (Emisiones Calculadas)
B51 = SUM (H10, H20, H32, H34, H38)

Tabla C.12. Muestra de la Tabla Electrónica de Emisiones del Sistema de Aire Acondicionado para Compresor de Polea

Ingreso datos únicamente en celdas de este color							Emisiones Calculadas
Uniones del Sistema (Bloques y Conexiones)							
	Sello Tipo O Radiales	Sello Tipo O Capturados/ Sello Tipo O Avatales/ Sellos Moldeados	Sello Tipo O Múltiples	Sellos de Arandela Metálica	Sellos de Arandela Metálica Duales/ Sellos de Arandela Metálica con Sello Tipo O	Empaque Metálico	Las uniones son aquellas tecnologías de sellado que separan al refrigerante de la atmósfera.
Valores Relativos de Emisión	1.250	0.750	0.500	0.100	0.050	0.010	
Insertar el número Total de Uniones tipo EG/FC/D6 y también el número total de uniones tipo B6/C6/D6 que no han sido probadas para fugas con Helio.							0.00 Uniones que no han sido probados con Helio después del ensamble.
Insertar el número Total de Uniones tipo B6/C6/D6 que han sido probadas para fugas con Helio y son consideradas sellos con arandela metálica. Únicamente en la celda E9							0.00 Uniones que han sido probados con Helio al 100% después del sub ensamble y ensamble.
Total de Conexiones:							0.00
Otros Mecanismos que permiten fuga							
Puertos de Servicio		Lado de Alta Presión		Lado de Baja Presión			Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
	Coloque el número de válvulas de servicio		Coloque el número de válvulas de servicio				0.00 Nota: Si una válvula integrada (2 Piezas) es ocupada el sello interno Tipo O debe de ser incluido en las líneas 8 y/o 9.
Mecanismos unidos a la Línea de Aire Acondicionado (PRV- Válvulas de alivio, Sensores de Presión)		Lado de Alta Presión		Lado de Baja Presión			
	Número de Mecanismos						0.00 Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
Mecanismos de Expansión Térmica (Válvulas de Expansión Térmica)							0.00 Nota: Todas las conexiones hechas por los bloques como por ejemplo la Válvula de Expansión Térmica tiene que ser incluido en las líneas 8 y/o 9.
Mecanismos unidos al Compresor (PRV-Válvulas de alivio, Sensores de Presión)		PRV, Válvulas de Control, Interruptores					0.00 Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
	Número de Mecanismos						0.00 Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
Total de Otros Mecanismos de Emisiones:							0.00
Mangueras Flexibles							
	Manguera	Manguera	Calculado				Unidades de Permutación = Kg/m ² /año
Incluir Mangueras y crimpados	Longitud Expuesta (entre crimpados) (mm)	Diámetro Interno (mm)	Área Superficial No coloque información en esta celda [mm ²]	Coloque la permeación del refrigerante a 80 grados Celsius en la columna F para cada manguera usada en el sistema de acuerdo a la especificación del proveedor		No coloque información en esta celda	Nota: Solo usar la longitud de manguera expuesta entre crimpados.

Manguera de Alta Presión 1			0		0.00		0.000	Inserir la longitud en milímetros	
Manguera de Alta Presión 2			0		0.00		0.000		
Manguera de Alta Presión 3			0		0.00		0.000		
Manguera de Alta Presión 4			0		0.00		0.000		
Manguera de Baja Presión 1			0		0.00		0.000		
Manguera de Baja Presión 2			0		0.00		0.000		
Manguera de Baja Presión 3			0		0.00		0.000		
Manguera de Baja Presión 4			0		0.00		0.000		
							Total Mangueras	0.00	
Intercambiadores de Calor									
			Número de Intercambiadores de Calor				Total Intercambiadores	0.00	
Incluye todos los condensadores, evaporadores e intercambiadores de calor. Nota: Estos componentes deben de ser probados con Helio al 100%.									
Cuerpo del Compresor									
Exclusivo para componentes del compresor									
	Tipos de sello								
	Número de labios en el sello del eje del compresor	Número de sellos Tipo Oa	Número de sellos moldeados	Número de sellos metálicos	Número de empaques	Sello del plato adaptador		No. colocados en esta celda	Nota: Todos los sellos deben de ser colocados en la línea 8 y/o 9
Inserir el número de cada tipo de sello que se tenga en el Compresor							Total Compresor	0.00	Nota: Estos componentes deben de ser probados con Helio al 100%. Si no, las emisiones se deben duplicar.
Valores Relativos de Emisión	15	3	2	1	0.4				
Si los compresores son probados para fugas con Helio, cambiar la Celda D40 de "2" a "1"			2						

Resumen	% Contribución	gramos/año
Uniones del Sistema (Conexiones)	#,DNV/01	0.0
Otros Mecanismos que permiten fuga	#,DNV/01	0.0
Mangueras Flexibles	#,DNV/01	0.0
Intercambiadores de Calor	#,DNV/01	0.0
Cuerpo del Compresor	#,DNV/01	0.0
Total	#,DNV/01	0.0

Aproximado Total de emisiones del sistema de Aire Acondicionado gramos/año	0.0
--	-----

Apéndice D

(informativo)

Información Técnica

A continuación, la relación de información técnica necesaria y la que esté marcada con (*) es obligatoria:

D.1 Datos generales

- a) Marca*
- b) Submarca*
- c) Versión*
- d) Año modelo*
- e) Tipo de frenos (delantero/traseros) *
- f) Número de puertas
- g) Categoría del vehículo*
- h) Tecnología*

D.2 Dimensiones

- a) Carrocería
- b) Largo (mm)
- c) Ancho (mm)
- d) Alto (mm)
- e) Dimensiones para el cálculo de la Sombra
- f) Distancia entre el punto medio de cada eje (mm) *
- g) Longitud eje delantero (mm) medido hasta el punto medio de las Llantas*
- h) Longitud eje trasero (mm) medido hasta el punto medio de las llantas*
- i) Área o Sombra de acuerdo con las especificaciones de este instrumento*
- j) Ángulos y son:
 - i. Aproximación/Ataque*
 - ii. Rompimiento/Salida*

D.3 Peso (kg)

- a) Peso del vehículo o peso en acera*
- b) Peso bruto vehicular*

D.4 Rendimiento de combustible (km/l)

- a) Rendimiento en ciudad*
- b) Rendimiento en carretera*
- c) Rendimiento combinado*

D.5 Emisiones contaminantes (g/km)

- a) Hidrocarburos no metano (NMHC)*
- b) Monóxido de carbono (CO)*
- c) Hidrocarburos Evaporativos (g/pba)*
- d) Partículas (vehículos diésel)*
- e) NOx*
- f) Para los ciclos de prueba de ciudad y carretera:
- g) Bióxido de carbono (CO₂) *
- h) Monóxido de carbono (CO) *
- i) Hidrocarburos (HC) *
- j) Óxido nitroso (N₂O)

D.6 Motor

- a) Familia del motor*
- b) Desplazamiento (cm³) *
- c) Número y posición de cilindros*
- d) Diámetro (mm)
- e) Carrera (mm)
- f) Potencia neta (HP/rpm) *
- g) Par máximo (Nm/rpm)
- h) Consumo mínimo específico de combustible ((g/hp-h)/rpm)
- i) Relación de compresión
- j) Tipo de alimentación de combustible*

D.7 Transmisión

- a) Tipo*

D.8 Eje propulsor

- a) Relación
- b) Tipo

D.9 Control de emisiones

- a) Convertidor catalítico*
- b) Cantidad o número de convertidores*
- c) Sensor de oxígeno*
- d) Válvula EGR*
- e) Bomba de aire
- f) Sistema de diagnóstico abordo (OBDII O EOBD) *
- g) Estándar de durabilidad *
- h) Filtro de partículas*

D.10 Aire acondicionado

- a) Tipo de gas refrigerante o refrigerantes*
- b) Fórmula química*
- c) Potencial de calentamiento global*

- d) Tiempo de vida*
- e) Capacidad del sistema de aire acondicionado
- f) Tecnología del sistema de aire acondicionado
- g) Tipo de componentes: conectores, mangueras, juntas y contenedores del refrigerante
- h) Características de operación del compresor
- i) Estimación de las emisiones fugitivas (gramos de CO₂ al Año o relación equivalente) *

D.11 Capacidades (I)

- a) Tanque de combustible
- b) Enfriamiento
- c) Lubricación

D.12 Datos prueba

- a) Peso de prueba*
- b) Carga de inercia (kg)*
- c) Clase NOM-042-SEMARNAT-2003*
- d) Estándar NOM-042-SEMARNAT-2003*
- e) Categoría de acuerdo con los criterios de este instrumento normativo*
- f) País de origen del vehículo
- g) Características del combustible:
 - i. Fracción peso de carbón*
 - ii. Peso específico o gravedad específica*
 - iii. Poder calorífico*

Apéndice E
(informativo)

Criterios de clasificación como camioneta ligera

Una camioneta ligera es:

E.1 Un vehículo diseñado para realizar al menos una de las siguientes funciones:

- 1) Transportar más de 10 personas
- 2) Proveer espacio para vivienda temporal
- 3) Transportar bienes sobre una plataforma abierta
- 4) Proveer, al vender al primer comprador al menudeo, mayor volumen para carga que para pasajeros, tales como en una van de carga; si un vehículo es vendido con una segunda fila de asientos, su volumen para carga está determinado con ese asiento instalado aun cuando el fabricante haya descrito ese asiento como opcional,
- 5) Permitir el uso extendido del vehículo para propósitos de carga u otros propósitos que no sean carga de pasajeros, conforme a lo siguiente:
 - i) Para camionetas ligeras fabricadas a partir del Año modelo 2008 y posteriores, y equipadas con al menos tres (3) filas de asientos designados como equipo estándar; permitir un mayor uso del automóvil para el transporte de carga o para otros fines que no sean la carga de pasajeros a través de la remoción o estiba de los asientos plegables o de giro a fin de crear una superficie de carga plana y nivelada que se extiende desde el punto más delantero de la instalación de los asientos a la parte trasera del interior del automóvil,

O

E.2 Un vehículo con capacidad de operación fuera de carretera determinado porque:

- 1)** Tiene doble tracción (4x4) o
- 2)** Tiene un Peso bruto vehicular mayor a 6 000 libras (2 721.55 kg), y
- 3)** Tiene al menos cuatro de las siguientes características calculadas cuando el vehículo está a peso vehicular,(1) en una superficie nivelada, con las llantas frontales paralelas a la línea central longitudinal del vehículo y las llantas infladas a la presión recomendada por el fabricante:
 - i)** Ángulo de aproximación de no menos de 28 grados
 - ii)** Ángulo ventral(2) de no menos de 14 grados
 - iii)** Ángulo de salida de no menos de 20 grados
 - iv)** Claro del punto más bajo del vehículo al piso, excluyendo el peso no suspendido, de no menos de 20 centímetros
 - v)** Claro de ejes delantero y trasero de no menos de 18 centímetros cada uno.

En caso de que exista desacuerdo entre la PROFEPA o la UVA y el sujeto regulado sobre la clasificación que este último reporte sobre un vehículo, la controversia se dirimirá ante las instancias competentes.

Apéndice F
(informativo)

Tecnologías que permiten incrementar la eficiencia de los Sistemas de Aire Acondicionado de los vehículos automotores nuevos

La relación de tecnologías que incrementan la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado, se presenta a continuación:

- a)** Condensadores y/o evaporadores mejorados
- b)** Controles del motor del soplador que limitan el desperdicio de energía
- c)** Intercambiador de calor interno
- d)** Modo de recirculación predeterminado (lazo abierto y lazo cerrado)
- e)** Recalentamiento reducido, con compresor de desplazamiento fijo controlado externamente o compresor neumático de desplazamiento variable
- f)** Recalentamiento reducido, con compresor de desplazamiento variable controlado externamente
- g)** Separador de aceite del compresor
- h)** Otras aceptadas y reconocidas como tecnologías que permiten incrementar la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por otras autoridades similares en Japón o en la Unión Europea.

i) Tecnologías adicionales que los Corporativos consideren necesario incluir en la lista anterior, deberán ponerse a consideración de la PROFEPA para su validación y eventual incorporación. El expediente que entregue el Corporativo deberá incorporar como mínimo la siguiente información:

- i. Monto de crédito adicional al establecido en este instrumento normativo
- ii. Descripción de la tecnología
- iii. Beneficios de la operación de la tecnología en relación con el vehículo que no la incorpora

Para mejor entendimiento, se proporciona la siguiente información:

F.1 Condensadores y/o evaporadores mejorados: Significa que el coeficiente de desempeño (COP, coefficient of performance, por sus siglas en inglés) del sistema de aire acondicionado que utiliza diseños mejorados de evaporador y condensador es 10 % mayor, se determina utilizando los procedimientos de prueba de banco que documentará el Corporativo, comparando los resultados con un sistema que usa diseños de componentes estándar o del Año modelo anterior.

F.2 Controles del motor del soplador que limitan el desperdicio de energía: Es un método para controlar las velocidades del ventilador y del soplador que no usa elementos resistivos para disminuir el voltaje suministrado al motor.

F.3 Intercambiador de calor interno: Un dispositivo que transfiere calor desde el refrigerante de fase líquida a alta presión que entra al evaporador al refrigerante de fase gaseosa a baja presión que sale del evaporador, o su equivalente.

F.4 Modo de recirculación predeterminado (lazo abierto y lazo cerrado): Es la posición predeterminada del mecanismo que controla la fuente de aire suministrada al sistema de aire acondicionado donde cambiará del aire exterior al aire recirculado cuando el operador o el sistema de control climático automático haya conectado el sistema de aire acondicionado (es decir, el evaporador esté retirando calor), excepto en aquellas condiciones en las que se requiere deshumidificación para la visibilidad (modo de desempañador). En los vehículos equipados con sensores de calidad del aire interior (ejemplo: sensor de humedad o sensor de dióxido de carbono), los controles pueden determinar la combinación adecuada de fuentes de suministro de aire para mantener la frescura del aire de la cabina y evitar el empañamiento de las ventanas mientras se maximiza el uso del modo de recirculación. En cualquier momento, el operador del vehículo puede seleccionar manualmente el ajuste de aire sin recirculación durante el funcionamiento del vehículo, pero el sistema debe regresar al modo de recirculación en las operaciones posteriores del vehículo (es decir, el siguiente arranque del vehículo). El sistema de control de clima puede retrasar el cambio al modo de recirculación hasta que la temperatura del aire interior sea menor que la temperatura del aire exterior, momento en el cual el sistema debe cambiar al modo de recirculación.

F.5 Recalentamiento reducido, con compresor de desplazamiento fijo controlado externamente o compresor neumático de desplazamiento variable: Es un sistema en el que la salida de cualquiera de los compresores se controla conectando y desconectando el embrague del compresor mediante una señal electrónica, basada en la entrada de sensores (por ejemplo, posición o punto de ajuste del control de temperatura interior, temperatura interior, temperatura del aire de salida del evaporador, o la temperatura del refrigerante) y en el que la temperatura del aire a la salida del evaporador se puede controlar a un nivel de 5 °C o superior.

F.6 Recalentamiento reducido, con compresor de desplazamiento variable controlado externamente: Es un sistema en el que el desplazamiento del compresor se controla mediante una señal electrónica, basada en la entrada de sensores (por ejemplo, posición o punto de ajuste del control de temperatura interior, temperatura interior, temperatura del aire de salida del evaporador o temperatura del refrigerante) y en el que la temperatura del aire en la salida del evaporador se puede controlar a un nivel de 5 °C o superior.

F.7 Separador de aceite del compresor: Es un mecanismo que elimina al menos 50 % del aceite arrastrado en la mezcla de aceite/refrigerante que sale del compresor y lo devuelve a la carcasa del compresor o a la entrada del compresor, o bien un diseño de compresor que no depende de la circulación de una mezcla de aceite/refrigerante para la lubricación.

Apéndice G (informativo)

Tecnologías fuera de ciclo para vehículos automotores nuevos

Las tecnologías fuera de ciclo son las siguientes:

- a) Luces exteriores de alta eficiencia
- b) Mejoras aerodinámicas activas
- c) Motor con sistema paro-arranque
- d) Paneles solares
- e) Recuperador de desperdicio de calor
- f) Sistema de calentamiento activo del motor
- g) Sistema de calentamiento activo de la transmisión
- h) Sistema de monitoreo de presión de llantas
- i) Sistema eléctrico de circulación de calor
- j) Controles térmicos
 - a. Cristales con tratamiento de transmisión de temperatura o radiación solar
 - b. Pintura reflectante solar

- c. Ventilación activa de asiento
- d. Ventilación activa de cabina
- e. Ventilación pasiva de cabina

k) Tecnologías adicionales que los Corporativos consideren necesario incluir en la lista anterior, deberán ponerse a consideración de la PROFEPA para su validación y eventual incorporación. El expediente que entregue el Corporativo deberá incorporar como mínimo la siguiente información:

- i. Descripción de la tecnología
- ii. Beneficios de la operación de la tecnología en relación con el vehículo que no la incorpora

Para mejor entendimiento, se proporciona la siguiente información:

G.1 Luces exteriores de alta eficiencia: Una tecnología de iluminación que, una vez instalada en un vehículo, se espera se reduzca la demanda total de electricidad del sistema de iluminación exterior en comparación con los sistemas de iluminación convencionales (ejemplo: faros delanteros de corto y largo alcance, luces de posición, luces de advertencia y direccionales, luz de matrícula y luces de freno).

G.2 Mejoras aerodinámicas activas: Son tecnologías que se activan automáticamente bajo ciertas condiciones para mejorar la eficiencia aerodinámica conservando otros atributos o funciones del vehículo.

G.3 Motor con sistema paro-arranque: Es el motor equipado con una tecnología que habilita a un vehículo a que apague el motor cuando se detiene y que lo vuelva a encender cuando el conductor activa el acelerador o suelte el freno, bajo la consideración de que el sistema paro/arranque es el modo operativo predominante.

G.4 Paneles solares: Aquellos que se encuentran en el exterior del vehículo colocados de manera horizontal y expuestos directamente al sol, colocados en porciones o en todo el vehículo, ya sea eléctrico, eléctrico de celda de combustible, híbrido eléctrico o híbrido conectable, en los que la energía solar se utiliza para proveer al sistema eléctrico de manejo del vehículo, ya sea cargando la batería o directamente a los sistemas esenciales del vehículo (ejemplo aire acondicionado/ventilación) o para proveer energía directamente al motor eléctrico.

G.5 Recuperador de desperdicio de calor: Es un sistema que captura el calor que de otra manera se perdería a través del motor, escape, radiador o alguna otra fuente y lo convierte en energía eléctrica que se utiliza para alcanzar los requerimientos eléctricos del vehículo o para aumentar otras tecnologías de reducción de carga (ej. calentamiento de la cabina, estrategias activas de calentamiento de motor/transmisión). La cantidad de energía que se recupera está basada en el valor promedio de los cinco (5) ciclos de prueba.

G.6 Sistema de calentamiento activo del motor: Es un sistema que utiliza el desperdicio de calor del vehículo para calentar ciertos elementos del motor.

G.7 Sistema de calentamiento activo de la transmisión: Es un sistema que utiliza el desperdicio de calor del vehículo para calentar de forma rápida el aceite de transmisión a un rango de temperatura de operación por medio de un intercambiador de calor.

G.8 Sistema de monitoreo de presión de llantas: Es un sistema electrónico que monitorea la presión de inflado del neumático y alerta cuando una o varias llantas se encuentran por debajo de la presión de operación.

G.9 Sistema eléctrico de circulación de calor: Es un sistema instalado en un vehículo que cuenta con sistema de paro/arranque, un híbrido o un híbrido conectable que mantenga circulando aire caliente mientras el motor se encuentra apagado durante el paro/arranque. Este sistema se debe calibrar para mantener el motor apagado por un minuto o más cuando la temperatura al exterior del vehículo sea de -1.1°C y cuando se requiera la calefacción de la cabina.

G.10 Controles térmicos: Los que se mencionan a continuación:

G.10.1 Cristales con tratamiento de transmisión de temperatura o radiación solar: Cristales que cuentan con un tratamiento especial que disminuyen la cantidad de radiación o temperatura solar que es transmitida a la cabina del vehículo en comparación con los cristales convencionales.

G.10.2 Pintura reflectante solar: Pintura de vehículo o capa superficial aplicada a las superficies horizontales, incluyendo la tapa de cajuela y el toldo de cabina, la cual refleja al menos 65 % de la incidente energía solar infrarroja, determinada por el Corporativo, a partir de un procedimiento documentado.

G.10.3 Ventilación activa de asiento: Dispositivo que dirige aire o transfiere calor de la superficie del asiento que está en contacto con el ocupante y lo expulsa del asiento.

G.10.4 Ventilación activa de cabina: Dispositivos que mueven mecánicamente el aire caliente del interior de la cabina hacia el exterior del vehículo.

G.10.5 Ventilación pasiva de cabina: Ductos, dispositivos o métodos que utilizan el flujo de aire convectivo, para mover aire caliente de la cabina hacia el exterior del vehículo.

9. Bibliografía

9.1 NMX-Z-013-SCFI-2015, Guía para la Estructuración y Redacción de Normas (Cancela a la NMX-Z-013/1-1977). Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2015, así como su aclaración publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de junio 2016.

9.2 Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 1992 y sus reformas.

9.3 Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1999 y sus reformas.

9.4 Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO_2) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2017, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016.

9.5 Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO_2) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 2018.

9.6 Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2015. Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. México 2018. <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero>.

9.7 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América volumen 40, partes 85, 86 y 600 revisado el 1 de julio de 1994, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

9.8 Regulación Final de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y el Promedio Corporativo para la Economía de Combustible para Vehículos Ligeros de Año modelo 2017 y posteriores (2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards. Final Rule, octubre de 2012), publicado por las Agencias de Protección Ambiental y de Seguridad y Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos de América.

Transitorios

Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 60 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.

Segundo. En el caso de que, una vez realizada la evaluación del cumplimiento de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los Corporativos cuenten con Créditos excedentes o generados, éstos podrán emplearlos con el fin de acreditar el cumplimiento de las especificaciones aplicables a los Vehículos automotores nuevos de los Años modelo 2026 y posteriores.

Tercero. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con base en el modelo de reporte, desarrollará y pondrá en operación, a más tardar el 31 de diciembre de 2019, el mecanismo a través del cual se efectuará la entrega de la información relativa al Apéndice D (informativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana y de las emisiones para el cálculo de los promedios ponderados Corporativos, así como de las ventas desagregadas por versión y de los Créditos que se establecen en este instrumento normativo.

Cuarto. Considerando lo establecido en el primer párrafo del numeral 4.3.3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en tanto no se emita y entre en vigor la modificación de la norma mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI que contempla el "*método de prueba para la evaluación de emisiones de gases del escape de los vehículos automotores nuevos en planta que usan gasolina como combustible*", con el fin de incorporar los procedimientos y equipos para medir las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono e hidrocarburos totales provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos objeto de este instrumento normativo, la autoridad o las UVA aceptarán:

- a) Los resultados de emisiones resultantes de la ejecución de los ciclos de prueba en ciudad y carretera incluidos en el Código Federal de Regulaciones (CFR) volumen 40, partes 85, 86 y 600 de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos de América;
- b) Hoja de cálculo a través de la cual se aplica la metodología contemplada en el Apéndice C (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para la determinación de las emisiones fugitivas de refrigerantes provenientes de los sistemas de aire acondicionado incorporados en los vehículos automotores nuevos.

Quinto. Respecto del trámite de Aviso de notificación de transferencias entre corporativos, éste se realizará conforme a los apartados 4.7 c) y 6.4 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, por lo cual la SEMARNAT mantendrá dicho trámite en el Registro Federal de Trámites y Servicios.

Sexto. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales revisará y, de ser el caso, modificará los valores y parámetros para el cálculo de las Emisiones meta aplicables al año modelo 2022 y posteriores, incluidos en las Tablas 2 y 3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana; estas acciones se realizarán después de que se den a conocer las conclusiones y determinaciones definitivas del estudio de medio término de la Regulación Final de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y el Promedio Corporativo para la Economía de Combustible para Vehículos Ligeros de Año modelo 2017 (2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards. Final Rule, octubre de 2012) y posteriores, el cual será publicado por las Agencias de Protección Ambiental y de Seguridad y Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos de América.

Séptimo. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a más tardar el 30 de junio de 2021, concluirán el análisis para determinar la inclusión del óxido nítrico en el cálculo de las Emisiones de CO₂ observadas para el ciclo en ciudad y el ciclo en carretera, de acuerdo con el numeral 4.3.3, y en función del tipo de combustible empleado por los vehículos. Lo anterior quedará sujeto a la revisión y modificación de la Norma Mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI que contempla el "*método de prueba para la evaluación de emisiones de gases del escape de los vehículos automotores nuevos en planta que usan gasolina como combustible*", para efectos de la incorporación del método de prueba correspondiente para la medición del óxido nítrico. En caso de que se determine procedente la inclusión de dicho compuesto, el instrumento regulatorio aplicable a los vehículos automotores nuevos posteriores al Año modelo 2025, determinará las disposiciones para la contabilidad de las emisiones observadas de óxido nítrico.

Octavo. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales evaluará y, de ser el caso, actualizará el costo de la tonelada de carbono empleado en los Apéndices A y B de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con las estimaciones y umbrales del mercado de carbono que en su momento se encuentren vigentes en nuestro país. De actualizarse dicho costo, el plazo máximo para modificar el

instrumento normativo que derive del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, será el 30 de junio de 2021.

Noveno. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva y entre en vigor, cancelará, por un lado, a la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, "Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 2013 y, por el otro, los siguientes instrumentos: a) Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2017, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016 y b) Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 2018.

Décimo. A efecto de dar cumplimiento a lo previsto en los artículos 68, último párrafo, y 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales modificará, abrogará o derogará las obligaciones regulatorias o actos especificados en el Análisis de Impacto Regulatorio correspondiente; consistentes en la abrogación del Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2017, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016 y el Aviso mediante el cual se dan a conocer los parámetros para el cálculo de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) en los vehículos automotores ligeros nuevos con peso bruto vehicular que no exceda los 3 857 kilogramos, que utilizan gasolina o diésel como combustible cuyo año modelo sea 2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 2018; así como en la reducción en el costo promedio por vehículo nuevo, una vez que el presente Proyecto de Norma Oficial sea publicado en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva y entre en vigor a los 60 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.

Ciudad de México, a los treinta días del mes de agosto de dos mil dieciocho.- 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, **Jorge Carlos Hurtado Valdez**.- Rúbrica.- El Director General de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización para la Preservación y Uso Racional de los Recursos Energéticos, **Odón Demófilo de Buen Rodríguez**.- Rúbrica.- El Director General de Normas de la Secretaría de Economía y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, **Alberto Ulises Esteban Marina**.- Rúbrica.

1 Peso de un vehículo, incluido el combustible, lubricantes, refrigerante y el equipo estándar, pero sin carga o pasajeros.

2 Ángulo ventral es el suplemento del ángulo mayor en una vista lateral de un vehículo, que puede formarse por dos líneas tangenciales a los arcos radiales de las llantas delanteras y traseras bajo carga y estáticas, y que se interceptan en un punto en la parte baja del vehículo.