



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

PROMOVENTE: SOS MASCOTAS Y RESCATE AMBIENTAL, RECIBIDO POR LA COFEMER, EL 8 DE FEBRERO DE 2015.

No.	COMENTARIO	RESPUESTA
1	<p><b>DICE</b></p> <p><b>1. OBJETIVO</b> Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes de amoníaco (NH3), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM +NOX), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas (Part), provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>1. OBJETIVO</b> Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes de amoníaco (NH3), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOX), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas (Part), provenientes del escape de motores que usan diesel como combustible y que se utilizan para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b> Siendo el objetivo de la NOM la reducción de emisiones a la atmósfera proveniente de los vehículos propulsados con motor a diesel es que opinamos que todos los vehículos que se comercialicen por primera vez en México, sean éstos de fabricación nacional o importados, deban de cumplir con esta NOM, tomado en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> La regulación EPA10 habrá estado vigente en Estados Unidos y en Canadá casi 8 años.</li><li><input type="checkbox"/> La regulación Euro VI habrá estado en vigor en Europa casi 4 años.</li><li><input type="checkbox"/> La producción en México de vehículos con motores cumpliendo EPA10 habrá sido superada para los vehículos de exportación a</li></ul>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b>.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, de llegarse a incorporar el texto propuesto por el promovente, se estaría abriendo la posibilidad de que vehículos pesados usados a diesel que hayan circulado en otros países pudiesen ingresar al nuestro como nuevos, bajo el amparo de que serían comercializados por primera vez en México, cuando es sabido que existen instrumentos regulatorios específicos, tanto para efectuar la importación de vehículos pesados usados a diesel, como para establecer límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes de vehículos pesados a diesel en circulación dentro del territorio nacional.</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

	<p>Norteamérica.</p> <p><input type="checkbox"/> Los vehículos con tecnología EPA07 y anteriores que estén circulando en Norteamérica serán prácticamente chatarra con sus sistemas originales de control de emisiones al final de su vida útil. Por lo que permitir la comercialización de vehículos importados cumpliendo regulaciones anteriores a EPA10 / EURO VI nos parece un despropósito.</p>	
<p>2</p>	<p><b>DICE</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b> Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>2. CAMPO DE APLICACIÓN</b> Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b> En congruencia con el objetivo proponemos la eliminación de la palabra “nuevos”, haciendo así obligatoria la NOM para los que se comercialicen por primera vez en el país.</p> <p>Respecto de la eliminación de la exclusión de los motores re-manufacturados del campo de aplicación, lo proponemos tomando en cuenta que:</p> <p><input type="checkbox"/> Un motor re-manufacturado debe cumplir con la regulación de emisiones vigente al momento de haber sido comercializado por primera vez en el lugar que así lo fue. Es decir, un motor que fue vendido en México a finales del año 2008 debió cumplir con EPA04, mientras que si fue comercializado en Estados Unidos debió haber cumplido con EPA07, de ahí que cuando sea re-manufacturado deberá cumplir con una u otra regulación de emisiones de acuerdo con su lugar inicial de comercialización.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE.</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, de llegarse a incorporar el texto propuesto por el promovente, se estaría abriendo la posibilidad de que vehículos pesados usados a diesel que hayan circulado en otros países pudiesen ingresar al nuestro como nuevos, bajo el amparo de que serían comercializados por primera vez en México, cuando es sabido que existen instrumentos regulatorios específicos, tanto para efectuar la importación de vehículos pesados usados a diesel, como para establecer límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes de vehículos pesados a diesel en circulación dentro del territorio nacional.</p> <p>En otro orden de ideas, se considera que, si bien, la manera de comprobar el cumplimiento con la norma oficial mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoníaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, en lo subsecuente NOM-044, es a través de la obtención del Certificado NOM y éste aplica únicamente para los motores y vehículos nuevos; esto, con base en el alcance del propio instrumento normativo; razón por la que esta NOM-044 no le es aplicable a los motores re-manufacturados y en ese sentido, no son sujetos a obtener un certificado de ese tipo.</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

	<p><input type="checkbox"/> Para la fecha en que entre el vigor este proyecto de NOM será posible que empiecen a ser remanufacturados algunos motores con tecnología de emisiones EPA10, misma que deberán cumplir.</p> <p><input type="checkbox"/> De mantenerse la frase “Se excluye a los motores remanufacturados” sería posible el comercializar vehículos nuevos con motor remanufacturado, algo no ajeno a algunos mercados extranjeros, con lo que el objetivo de reducir emisiones contaminantes se vería amenazado, al no tener que cumplir esos vehículos con los niveles de emisiones especificados en el presente proyecto.</p>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>DICE</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>SEGUNDO.</b> A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, se cancela la Norma Oficial Mexicana NOM-044- SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006.</p> <p><b>SUGERIMOS DIGA</b></p> <p><b>TRANSITORIOS</b></p> <p><b>SEGUNDO.</b> A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006 será el referente para el nivel de emisiones de los motores que habiendo sido comercializados por primera vez en el</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE.</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la presente NOM-044 no es el instrumento a través del cual se regulen las emisiones de los vehículos en circulación, debido a que su campo de aplicación es específico para los motores nuevos a diesel y los vehículos nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos que incorporan tales motores. Por lo tanto, este comentario se califica como No Procedente.</p> <p>En otro orden de ideas, se hace referencia a la fracción IX del artículo 111 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, misma en la que se señala que los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera que se establezcan en las normas oficiales mexicanas que regulen a los vehículos automotores, serán aplicables a aquellos que sean nuevos y se encuentren en planta, o bien, para los que estén en circulación</p> <p>Cabe mencionar que los motores remanufacturados no cumplen con la característica de ser nuevos, porque ya fueron enajenados previamente; razón por la que su condición se apega más a un vehículo en circulación, para los cuales existe un instrumento normativo en específico, a cargo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, siendo éste, la norma oficial mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, Protección ambiental.- Vehículos en circulación que usan diesel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

	<p>país durante su periodo de vigencia se remanufacturen.</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p> <p>La re-manufactura de motores es una actividad industrial ambientalmente correcta, ya que al utilizar como insumos partes de motores usados se reduce el gasto energético y de recursos naturales para contar con un motor en condiciones de operación y emisiones en condiciones equiparables a las que tenía cuando era nuevo.</p> <p>Ahora bien, si la NOM-044-SEMARNAT-2006 es cancelada, no existirá en México un instrumento legal para exigir que los motores re-manufacturados cumplan con un nivel determinado de emisiones, por lo que esta actividad industrial quedaría desamparada y la posibilidad de que estos motores re-manufacturados sean altamente contaminantes quedará abierta.</p> <p>Solicitamos por tanto que la SEMARNAT en conjunto con la SE encuentren un modelo que permita la coexistencia de ambas NOM limitando el alcance de cada NOM a sus años de vigencia de tal forma que puedan ser atendidos tanto los motores y vehículos a partir de la entrada en vigor de este proyecto de NOM, así como los motores remanufacturados que inicialmente fueron comercializados por primera vez en el país durante la vigencia de la NOM de 2006 y que se integren a vehículos y al hacerlo se reduzcan las emisiones de al sustituir a motores altamente contaminantes.</p>	
4	<p>El artículo tercero transitorio deja abierta la posibilidad de postergar la entrada en vigor de este proyecto de NOM por un periodo adicional de 12 meses, ante la posibilidad de disponibilidad de diesel en todo el país en enero de 2018. Al día de hoy ha sido publicado en diversos medios oficiales y de comunicación que existe diesel de ultra bajo azufre en las zonas metropolitanas de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, así como en la zona fronteriza norte. Es preocupación de nuestra Asociación el que se empiece a utilizar en el país la tecnología más avanzada para reducir las emisiones al ambiente, de tal forma que no se posterguen los beneficios a la población por el retraso en la entrada en vigor de esta NOM.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE.</b></p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, si bien, en México actualmente se distribuye un volumen importante de Diesel de Ultra Bajo Azufre (UBA), se requiere el abastecimiento del mismo en todo el territorio nacional; razón por la cual, conforme a lo dispuesto en la nota 3 de la Tabla 7 de la norma oficial mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016, en torno a la fecha en la que habrá diesel UBA en todo el territorio nacional, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales está considerando que la fecha de entrada en vigor de límites máximos permisibles más estrictos se realice el 1 de enero de 2019, ya que para que los vehículos diseñados y fabricados con las tecnologías más limpias puedan operar correctamente, requieren utilizar Diesel UBA, el cual estará disponible en las 32 entidades federativas del país, a partir del 31 de diciembre de 2018.</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

5	<p>Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que en un sexto transitorio se establezca un incentivo a quienes decidan incorporar de forma anticipada a la entrada en vigor de esta NOM a sus operaciones, vehículos con tecnología de emisiones cumpliendo con las especificaciones establecidas en esta NOM, que impulse la inversión.</p>	<p>El comentario se considera <b>NO PROCEDENTE</b>.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que debido a que esta norma oficial mexicana no es el instrumento mediante el cual se otorguen incentivos y, en ese sentido, no puede incluir un nuevo artículo transitorio en el que se haga referencia a los mismos.</p>
6	<p>Si bien con la entrada en vigor de esta NOM se incorporarán a la circulación vehículos que son cada vez menos contaminantes, queda el gran pendiente de eliminar del parque vehicular del país a las unidades que son impulsadas con motores que ni siquiera cumplen con la normatividad vigente y que por tanto tienen emisiones muy altas en NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, partículas y otros contaminantes no deseados, por lo que les hacemos un llamado para que a la par que se emite esta NOM que impactará en los vehículos que se comercialicen en 2018, se tomen acciones para sacar de la circulación a vehículos con motores de tal antigüedad que empobrecen el aire que respiramos, siendo para ellos una solución, la renovación vehicular o la repotenciación con motores remanufacturados cumpliendo con la NOM actual.</p>	<p>El comentarista no hace ninguna propuesta de modificación, razón por la cual no se realiza ajuste alguno ni en la norma oficial mexicana definitiva ni en la Manifestación de Impacto Regulatorio a ella asociada, ni tampoco se califica la respuesta.</p> <p>Por otra parte, se señala que la definición o el establecimiento de un programa de renovación de la flota, está fuera del alcance de la NOM-044-SEMARNAT-2017; sin embargo, existe al menos un programa de renovación de la flota vehicular en circulación, el Programa de Chatarrización, que está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>