



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

PROMOVENTE: ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES (ANPACT), RECIBIDO RECIBIDO POR LA COFEMER EL 15 DE FEBRERO DE 2015.

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



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|--|---|
| <p>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, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4º. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: dgi@semarnat.gob.mx</p> <p>Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>CONSIDERANDO</p> <p>Que los vehículos automotores nuevos que usan diesel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.</p> <p>Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para Vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.</p> <p>Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-</p> | <p>1. Los títulos de los instrumentos regulatorios a incluir en la NOM-044-SEMARNAT-2017, no coincidirían con los que se contemplan en las publicaciones del DOF. Cabe mencionar que tales publicaciones se efectuaron de manera previa a la emisión de la norma arriba citada.</p> <p>2. La NOM-044-SEMARNAT-2017 carecería del sustento legal necesario para poder ser aplicable; toda vez que ésta se basaría en documentos que nunca se hubieron publicado en el DOF, ya que los títulos de los mismos, no serían consistentes con los que en realidad aparecieron en ese órgano de difusión.</p> <p>Por lo tanto, el comentario del promovente se considera No Procedente.</p> |
|--|---|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|---|--|--|
| | <p>SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para Vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.</p> <p>Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para Vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, efecto que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4º. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña, Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: dgi@semarnat.gob.mx</p> <p>Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 46 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p> | |
| 2 | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>2. CAMPO DE APLICACIÓN</p> | <p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|---|---|
| <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>2. CAMPO DE APLICACIÓN 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 nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> <p>JUSTIFICACIÓN ANPACT: Se requiere tener consistencia entre el título de la norma y su objetivo. Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p> | <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la justificación presentada por el promovente, para este tema en particular, se considera No Procedente, toda vez que su propuesta de modificación es en torno al Campo de Aplicación, mientras que, en la justificación brindada para ello, hace referencia al Título y al Objetivo de la NOM-044-SEMARNAT-2017, sin siquiera relacionarlos con el Campo de Aplicación.</p> <p>Asimismo, se señala que el Título y el Objetivo de 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, hidrocarburos no 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, son consistentes entre sí; razón por la cual dicha justificación tampoco es válida.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Debido a que es claro que los motores re-manufacturados son distintos a los motores nuevos, además de que no es necesario efectuar dicha exclusión, se elimina la última la parte del Campo de Aplicación, para quedar como se indica más adelante, en esta respuesta.</p> <p>Asimismo, se acepta la inclusión de la palabra “nuevos”, después del texto “así como para los vehículos automotores...”.</p> <p>Resulta importante indicar que en el numeral 6.2.1 de la norma mexicana 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 diciembre de 2015, en lo subsecuente NMX-Z-013, se establece que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en el instrumento normativo que nos ocupa y, por esa razón, a partir del Capítulo 2, la numeración del resto de los numerales de la nueva versión de la NOM-044, se recorre.</p> <p>Finalmente, es oportuno mencionar que el Grupo de Trabajo determinó efectuar modificaciones en lo que</p> |
|---|---|



| | | |
|--|--|--|
| | | <p>corresponde al Objetivo de la norma; motivo por el cual, el nuevo Capítulo 1 de la nueva versión de la NOM-044, queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>1. OBJETIVO 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 + NO_x), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) 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>Y también, decía:</p> <p>2. CAMPO DE APLICACIÓN</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diesel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p> <p>Dice:</p> <p>1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN.</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana establece los límites máximos permisibles de emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno (NO_x), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NO_x), partículas (Part), e incluso de amoníaco (NH₃), conforme a lo especificado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana; todos ellos, contaminantes 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.</p> |
|--|--|--|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|---|---|---|
| | | <p>Esta Norma Oficial Mexicana es aplicable en todo el territorio nacional y 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 nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p> |
| 3 | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>4.12 Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>4.12 Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores o motores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Ampliar el alcance de la definición de fabricante como productor de motor y automotor.</p> | <p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Se modifica este numeral, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p>Resulta importante indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en el instrumento normativo que nos ocupa, motivo por el cual, a partir del capítulo 2, la numeración del resto de los numerales de la nueva versión de la NOM-044, se recorre.</p> <p>Asimismo, con base en el numeral 6.3.1 de dicha norma mexicana, el título del capítulo correspondiente a las Definiciones, también se modifica.</p> <p>Por lo tanto, el nuevo capítulo 3 y el nuevo numeral 3.12 de la NOM-044, quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>4. DEFINICIONES</p> <p>Para los propósitos de esta Norma se consideran las definiciones de 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:</p> <p>Y también, decía:</p> <p>4.12 Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> <p>Dice: (Antes Capítulo 4, ahora Capítulo 3)</p> <p>3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES.</p> <p>Para los propósitos de esta Norma se consideran las definiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), el</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|----------|--|--|
| | | <p>Reglamento de la LGEEPA en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, así como las siguientes:</p> <p>Y también dice: (Antes 4.12, ahora 3.12)</p> <p>3.12. Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores o motores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</p> |
| <p>4</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>4.13 Familia de motor: grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (con variaciones aceptables menores al 30%); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>4.13 Familia de motor: grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Cada fabricante de motor establece la familia de motor de acuerdo a su desarrollo tecnológico.</p> <p>La clasificación de las familias de motores, no significa un incumplimiento en el nivel de emisiones establecido en esta norma.</p> | <p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Se modifica este numeral, conforme a lo propuesto por el promovente.</p> <p>Resulta importante indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en el instrumento normativo que nos ocupa, motivo por el cual, a partir del capítulo 2, la numeración del resto de los numerales de la nueva versión de la NOM-044, se recorre.</p> <p>Por lo tanto, el nuevo numeral 3.13 de la NOM-044, queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>4.13 Familia de motor: grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento (con variaciones aceptables menores al 30%); método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p>Dice: (Antes 4.13, ahora 3.13)</p> <p>3.13. Familia de motor: grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|----------|---|--|
| <p>5</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>4.24 Vehículo automotor nuevo: vehículo automotor con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos propulsado por un motor a diesel, con un kilometraje de 0 a 5,000 kilómetros o que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante e importador.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>4.24 Vehículo automotor nuevo: vehículo automotor con un kilometraje máximo de 5,000 kilómetros y que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional ni en su lugar de origen por el fabricante, importador o distribuidor al cliente final (el cual se entenderá: Persona física o moral destinataria del vehículo automotor nuevo y última en la cadena de comercialización).</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Consideramos que la definición se acerca a la definición de un vehículo nuevo y liga la condición de kilometraje máximo y la enajenación de bien.</p> | <p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no le es aplicable a quienes en su caso se catalogarían como distribuidores y clientes finales, no se acepta tal incorporación. De igual forma, se señala que la autoridad ambiental del Gobierno de la República no tendría forma de determinar que los vehículos no fueron enajenados por primera vez en su lugar de origen, aunado a que tampoco cuenta con las facultades o atribuciones para poder comprobar ese tipo de acciones.</p> |
| <p>6</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>TRANSITORIO CUARTO: A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios del (en proceso) de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>TRANSITORIO CUARTO: A partir de la fecha de la entrada en vigor del estándar B, se otorgará un periodo de 6 meses adicionales para comercializar y desplazar los inventarios del cliente final de vehículos automotores nuevos que hayan sido producidos durante la vigencia del estándar A</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT A efectos de desplazar los inventarios con tecnología que correspondan al estándar “A” de la norma.</p> | <p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, debido a que este instrumento normativo no les es aplicable a quienes califican como cliente final, esa parte del comentario del promovente se considera No Procedente.</p> <p>Por otro lado, se señala que el Grupo de Trabajo determinó eliminar el artículo Transitorio Cuarto, ya que los seis meses adicionales que ahí se contemplaban, se sumaron a la vigencia del estándar A contemplado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la NOM-044-SEMARNAT-2017.</p> |
| <p>7</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> | <p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|--|--|
| <p>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir las sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio nacional.</p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre 7°C y 35°C (266°K y 308°K) ;</p> <p>b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m.</p> <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</p> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NOX.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOX. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a</p> | <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que en la propuesta del promovente respecto del numeral C.1.4, se están incorporando los mismos incisos y con textos idénticos a los que aparecen en el numeral C.1.5 del proyecto publicado a consulta pública: razón por la que esta parte del comentario se considera No Procedente, dado que las condiciones de operación, así como la aclaración sobre la urea, no se repetirían en dos numerales consecutivos y, por ende, prevalecerá lo establecido en el segundo numeral.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>A efecto de que el funcionamiento del sistema de control de NOx, sea el correcto, en las condiciones apropiadas, el numeral C.1.4 y el cuarto punto del numeral C.1.5, se modifican, para quedar como se menciona más adelante, en esta respuesta.</p> <p>Cabe mencionar que los grados Kelvin, al ser absolutos, su nomenclatura es K y no °K como apareció en el proyecto publicado el 17 de diciembre de 2014; razón por la cual también se hacen los ajustes pertinentes.</p> <p>Además, es oportuno indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en la NOM-044, entre los que destacan, no sólo el cambio en la numeración a partir del Capítulo 2, sino también, que, derivado de lo especificado en los numerales 5.1.3, 6.3.8 y 6.4.1 de la NMX arriba citada, se modificó el orden de colocación de los apéndices, para que, en primera instancia aparezcan aquellos que tienen carácter de normativo, siendo éste el motivo por el cual el Apéndice A que solamente es informativo, se coloca como el último de los Apéndices en la nueva versión de la NOM-044 o, en otras palabras, los Apéndices B, C y D del proyecto de norma publicado a consulta pública, en la nueva versión del instrumento normativo que nos ocupa, son los Apéndices Normativos A, B y C, respectivamente, por ser vinculantes, dejando como Apéndice Informativo D, al que en su momento fue el Apéndice A y, consecuencia, se realizan las adecuaciones pertinentes.</p> <p>En otro orden de ideas, para que la exclusión de la urea en lo que corresponde al nuevo numeral B.1.4 como propone el promovente no sea repetitiva, el</p> |
|--|--|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|---|--|
| <p>los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir las sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones en condiciones normales de operación:</p> <p>a) A temperatura ambiente entre -7° y 35°C (266^a y 308°K) b) A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m. c) A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70C (343°K). Nota: A este numeral no le aplica en caso de monitoreo del nivel de reactivo (solución de acuosa urea) en su taque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre 7°C y 35°C (266°K y 308°K) ; b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m. c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</p> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de Almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Las condiciones de operación del control de emisiones operan de acuerdo a las condiciones de diseño.</p> | <p>nuevo inciso B.1.5 también se modifica para quedar como aparece líneas abajo.</p> <p>Por todo lo anterior, los nuevos numerales B.1.4 y B.1.5 de la nueva versión de la NOM-044, quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NO_x.</p> <p>C.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO_x. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>C.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir las sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice C.</p> <p>C.1.4 El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones durante todas las condiciones que ocurren normalmente en el territorio nacional.</p> <p>C.1.5 El sistema de control de monitoreo de emisiones deberá operar:</p> <p>a. A temperatura ambiente entre -7°C y 35°C (266°K y 308°K) ; b. A cualquier altitud por debajo de los 1600 m.s.n.m. c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343°K)</p> <p>Este numeral no aplica en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su</p> |
|---|--|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> <p>Dice: (Antes APÉNDICE C, ahora APÉNDICE B. NORMATIVO)</p> <p>APÉNDICE B. NORMATIVO Características técnicas para el Sistema de Control de NO_x.</p> <p>(Antes C.1, ahora B.1)</p> <p>B.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor.</p> <p>En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NO_x. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.</p> <p>B.1.1. El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.</p> <p>B.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir las sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.</p> <p>B.1.3. El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice B.</p> <p>B.1.4. El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones en condiciones normales de operación, las cuales se mencionan en el siguiente inciso.</p> <p>B.1.5. El sistema de control de emisiones deberá operar:</p> <ul style="list-style-type: none">a. A temperatura ambiente entre - 7°C y 35°C (266 K y 308 K);b. A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m. y; |
|--|--|---|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|-----------------|--|--|
| | | <p>c. A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70°C (343 K).</p> <p>Los numerales B.1.4 y B.1.5 no aplican en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.</p> |
| <p>8</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>B.7.2.4.2 Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>B.7.2.4.2 Fallas de encendido del motor El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones en operación de mínimas revoluciones o ralentí por viaje. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT. Dicho párrafo menciona el concepto de detección de fallas en cilindros (misfiring), pero mezcla la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor.</p> <p>La detección de falla en cilindros para todas las condiciones de velocidad y carga está solo considerada para motores de ignición. Para motores de compresión solo aplica en condiciones de operación en ralentí o mínimas revoluciones (idle).</p> | <p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>En consideración a las observaciones técnicas del sistema de diagnóstico a bordo y en función de no mezclar la aplicación para encendido de motor y para la operación en todas las condiciones del motor, el punto B.7.2.4.2 se modifica, tal y como lo propone el promovente.</p> <p>Es oportuno indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en la NOM-044, entre los que destacan, no sólo el cambio en la numeración a partir del Capítulo 2, sino también, que, derivado de lo especificado en los numerales 5.1.3, 6.3.8 y 6.4.1 de la NMX arriba citada, se modificó el orden de colocación de los apéndices, para que, en primera instancia aparezcan aquellos que tienen carácter de normativo, siendo éste el motivo por el cual el Apéndice A que solamente es informativo, se coloca como el último de los Apéndices en la nueva versión de la NOM-044 o, en otras palabras, los Apéndices B, C y D del proyecto de norma publicado a consulta pública, en la nueva versión del instrumento normativo que nos ocupa, son los Apéndices Normativos A, B y C, respectivamente, por ser vinculantes, dejando como Apéndice Informativo D, al que en su momento fue el Apéndice A y, consecuencia, se realizan las adecuaciones pertinentes.</p> <p>En el caso del término en inglés OBD, éste aparecerá junto con el acrónimo en español (SDB), por decisión del Grupo de Trabajo correspondiente.</p> <p>Finalmente, se establece que, debido a que en el proyecto publicado a consulta pública existió un desfase en la numeración, dado que no se contempló el numeral B.7.2.3, en la nueva versión de la NOM-044 se realiza el ajuste pertinente, por lo que ahora será el numeral A.7.2.3.2, el cual, queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|-----------------|--|---|
| | | <p>B.7.2.4.2. Fallas de encendido del motor</p> <p>El sistema OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones, para lo cual el Sistema OBD deberá monitorear continuamente cualquier falla de motor en todas las condiciones de velocidad y carga. El sistema OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> <p>Dice: (Antes APÉNDICE B, ahora APÉNDICE A. NORMATIVO)</p> <p>APÉNDICE A. NORMATIVO Características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD).</p> <p>...</p> <p>Además, dice: (Antes B.7.2.4.2, ahora A.7.2.3.2)</p> <p>A.7.2.3.2. Fallas de encendido del motor.</p> <p>El sistema SDB/OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones en operación de mínimas revoluciones o ralenti por viaje. El sistema SDB/OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.</p> |
| <p>9</p> | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>6.2 Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>6.2 Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <p>c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los Vehículos automotores nuevos objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.</p> | <p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>A fin de ser consistentes en todo el instrumento normativo, este numeral se modifica, para quedar como se menciona más adelante, en esta respuesta.</p> <p>Es oportuno indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en la NOM-044, entre los que destacan, no sólo el cambio en la numeración a partir del Capítulo 2, sino también, el uso de términos en idioma español, con base en el numeral D.3 del Apéndice D (normativo) de dicha norma mexicana.</p> <p>En el caso del término en inglés OBD, éste aparecerá junto con el acrónimo en español (SDB), por decisión del Grupo de Trabajo correspondiente.</p> <p>Resulta importante señalar que el Grupo de Trabajo determinó que el contenido del numeral 6.2 del proyecto de NOM publicado a consulta pública, en la</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|--|---|
| <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma</p> | <p>NOM-044-SEMARNAT-2017 aparezca en dos numerales distintos (5.2 y 5.3), a efecto de que en uno se contemple la documentación requerida para poder demostrar el cumplimiento con la norma en comento (5.2), mientras que, en el otro, se describe el proceso administrativo correspondiente (5.3).</p> <p>Finalmente, se menciona que el Grupo de Trabajo determinó modificar la redacción de los nuevos numerales 5.2 y 5.3; razón por la cual éstos quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>6.2 Para obtener el Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, se debe presentar los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Solicitud en escrito libre;b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;c. Especificaciones técnicas del motor a diesel o del motor y su sistema de emisiones integrados a las unidades nuevas objeto de esta NOM, de conformidad con la información de los Apéndices A, B, C y D, según corresponda.d. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. La PROFEPA aceptará: <ul style="list-style-type: none">l. Certificado o constancia emitida por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, ol. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. <p>La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud.</p> <p>En un plazo no mayor a 10 días hábiles, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en este caso el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste.</p> |
|--|---|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>El interesado contará con un plazo de 15 días hábiles para dar respuesta a la prevención a la que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>En caso de que el particular no dé respuesta en el plazo arriba señalado, se desechará el trámite.</p> <p>Si en dicho plazo la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud fue rechazada.</p> <p>Dice: (Antes 6.2, ahora 5.2 y 5.3)</p> <p>5.2. Para obtener el Certificado NOM, se deben presentar los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Solicitud en escrito libre.b. Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes.c. Especificaciones técnicas del motor nuevo a diesel o del vehículo automotor nuevo a diesel que lo incorpore, en apego a lo dispuesto en el Apéndice C de la presente norma oficial mexicana.d. Especificaciones técnicas del sistema SDB/OBD, de conformidad con la información contemplada en la presente norma oficial mexicana.I. En el caso del sistema SDB/OBD que se incorpore a los motores nuevos a diesel o a los vehículos automotores nuevos a diesel a certificarse mediante el estándar 2AA o a través del estándar 4AA, deberán cumplir con lo establecido en el numeral 4.1.5 o en el numeral 4.2.7 de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.II. Los motores nuevos a diesel o vehículos automotores nuevos a diesel que se certifiquen a través del estándar B, contemplado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice A de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.e. Especificaciones técnicas del sistema de control de NOx, de conformidad con lo establecido en la presente norma oficial mexicana.I. Los motores nuevos a diesel o vehículos automotores nuevos a diesel que se certifiquen a través del estándar AA de las Tablas 2 y 4 de la presente norma oficial mexicana y que |
|--|--|--|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>cuenten con un sistema de reducción catalítica selectiva, deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice B de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.</p> <p>II. Los motores nuevos a diesel o vehículos automotores nuevos a diesel que se certifiquen a través del estándar B, contemplado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice B de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.</p> <p>f. Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. En este caso, la PROFEPA aceptará:</p> <p>I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación, o</p> <p>III. Informe de resultados emitido por un:</p> <p>Organismo independiente que cuente con un laboratorio acreditado, conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a efecto de medir las emisiones provenientes del escape de vehículos automotores nuevos a través del método de prueba FTP 75 u;</p> <p>Organismo de certificación con acreditación vigente en apego a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p> <p>5.3. La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.</p> <p>5.3.1. En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>5.3.2. Para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato</p> |
|--|--|--|



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | | |
|----|--|--|
| | | <p>siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.</p> <p>5.3.3. En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.</p> <p>5.3.4. Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM correspondiente.</p> |
| 10 | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana no coincide con ninguna norma internacional.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS</p> <p>ISO-22241, que señala las características químicas y físicas, las pruebas de validación, así como las formas de almacenaje y transporte de UREA.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>ANPACT Es necesario señalar el estándar de producción y control de calidad de la urea, en base a los estándares internacionales vigentes.</p> | <p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que al haberse publicado la Declaratoria de vigencia de la Norma Mexicana NMX-D-316-IMNC-2016, Motores Diesel – Agente de reducción de NOx (Diario Oficial de la Federación-26 de agosto de 2016), ya no fue necesario incorporar ninguna especificación de la norma ISO-22241 en la NOM-044-SEMARNAT-2017, puesto que esa norma internacional se tomó como base para desarrollar la NMX arriba citada, la cual ahora es una de las Referencias Normativas en dicha NOM y se hace referencia a la misma cuando se aborda el tema de la urea.</p> <p>Por lo anterior, el incorporar dicha norma ISO en el Capítulo asociado al Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas, ahora se considera No Procedente.</p> <p>Resulta importante indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en el instrumento normativo que nos ocupa, motivo por el cual, a partir del capítulo 2, la numeración del resto de los numerales de la nueva versión de la NOM-044, se recorre.</p> |
| 11 | <p>PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)</p> <p>N.A.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>Motor nuevo: es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de un componente o componentes después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> | <p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que no se aceptará por completo la redacción propuesta por este promovente, al existir un texto que brinda una mayor claridad.</p> <p>PROCEDENTE.</p> |



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
RECURSOS NATURALES

| | |
|---|--|
| <p>ANPACT: Ser consistente con el texto y sentido de la norma.</p> | <p>Es claro que “motores nuevos” es un término que aparece repetidamente en la NOM-044, al igual que “vehículos automotores nuevos”, ya que ésta le es aplicable a ambos; sin embargo, solamente el segundo término contó con una definición dentro del proyecto publicado a consulta pública.</p> <p>Con base a lo anterior, es necesario definir “Motor nuevo” e incluir el respectivo texto, en el capítulo correspondiente de la nueva versión de la NOM-044.</p> <p>Resulta importante indicar que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación estarán contemplados en un solo numeral; razón por la cual fue necesario realizar algunos ajustes en el instrumento normativo que nos ocupa, motivo por el cual, a partir del capítulo 2, la numeración del resto de los numerales de la nueva versión de la NOM-044, se recorre.</p> <p>Es oportuno mencionar que, por decisión del Grupo de Trabajo correspondiente, el nuevo numeral 3.19 queda de la siguiente manera:</p> <p>Dice:</p> <p>3.19. Motor nuevo: es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de componente alguno después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor.</p> |
|---|--|