



Ciudad de México, a 14 de diciembre de 2017

Oficio No. COFEME/14/4484	Respuesta de la Dirección General de Industria
<p>Sección III. Impacto de la regulación.</p> <p>1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.</p> <p>De conformidad con la información plasmada en la MIR recibida el día 2 de diciembre de 2014, la SEMARNAT advirtió que, tras la formalización del anteproyecto, no será necesario crear, ni modificar trámites. Por su parte, esta Comisión observa que el numeral 6.2 de la propuesta regulatoria, prevé que los fabricantes e importadores de motores nuevos que usen diésel como combustible, así como los que se utilizarán en vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, deberán de obtener de la autoridad el “Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental”.</p> <p>Al respecto, esta COFEMER advierte que si bien dicho trámite se encuentra previsto en Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de octubre de 2006, con la emisión del anteproyecto se modificarán los requisitos que los particulares presentarán ante la autoridad, en específico, lo relativo a los documentos que contendrán las especificaciones técnicas del motor de diésel o del motor y su sistema de emisiones integrados a los automóviles. Lo anterior, ya que los mismos deberán contener las características técnicas del Sistema de Diagnostico a Bordo (OBD), los requisitos del sistema OBD bajo el programa europeo UN/CEPE o bajo el programa estadounidense EPA, las características técnicas para el sistema de Control de NO<sub>x</sub>, y especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento.</p> <p>Asimismo, se observa que el Registro Federal de Tramites (RFTS), a su cargo de esta Comisión, ni en el portal de Internet del Sistema del Catálogo Nacional de Trámite y Servicios del Estado (CNTSE), se cuenta con algún trámite para obtener el “Certificado NOM de cumplimiento Ambiental”, por lo que se sugiere a esa Secretaria</p>	<p>El Certificado NOM, al que se hace referencia en los numerales 5.1 y 5.2 de la <b>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 amoniaco, 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</b>, está relacionado con el trámite <b>PROFEPA-03-005 “Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta”</b> y no con el PROFEPA-02-001, el cual está asociado a cuestiones de Auditoría Ambiental y no aplica para el caso de la norma arriba citada.</p> <p>Ahora bien, el trámite PROFEPA-03-005 será modificado a la entrada en vigor de la norma arriba citada, aunque solamente en lo que corresponde a la información adicional; esto, a fin de que la documentación a presentar para poder obtener el Certificado NOM sea consistente con lo que se contempla en el numeral 5.2 del instrumento objeto de la presente Manifestación de Impacto Regulatorio.</p> <p>Para mayores detalles ver archivo: “MIR NOM-044-SEMARNAT-2017_v_15122017.docx”.</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

<p>valorar la pertinencia de modificar el trámite PROFEPA-02-001, a fin de prever dentro de este, la opción para solicitar le certificado antes aludido o en su caso, la creación del trámite Solicitud de Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental, mismo que deberá ser inscrito en el RFTS, tras la entrada en vigor de la disposición en comento.</p> <p>En este sentido, es necesario que esa Dependencia proporcione en la MIR la información correspondiente a la identificación y justificación del “Certificado NOM de cumplimiento Ambiental”, señalado el tipo (obligación, servicio o conservación) de esta, el medio de presentación, plazo de prevención y resolución, así como figura ficta aplicable.</p>	
<p>2. Disposiciones y/o Obligaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Respecto del presente apartado, derivado de la revisión efectuada sobre la MIR correspondiente al anteproyecto, se observa que la SEMARNAT proporcionó información sobre diversas disposiciones, obligaciones y/o acciones regulatorias, conforme a lo siguiente:<ul style="list-style-type: none"><li>Numerales 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.12, 4.13, 4.14.1, 4.14.2, 4.15, 4.16, 4.17, 4.18, 4.19, 4.22 Y 4.23. “Se actualizaron y adicionaron aquellas definiciones que eran necesarias para el entendimiento de ciertos términos usados en la norma. Por otro lado, se eliminaron aquellos términos que ya no resultaban aplicables al instrumento normativo”.</li><li>Numerales 5.1 y 5.2: La propuesta incluye continuar con los límites máximos permisibles de gases contaminantes, establecidos en el estándar B de la norma vigente, mismo que en la propuesta corresponderán al estándar A (Tablas 1 y 2); mientras que para el nuevo estándar B (tablas 1,2,3 y 4) se proponen nuevos los límites máximos permisibles. Para el estándar se incluye el periodo de vida útil (expresado en años y kilómetros), que deberá cumplir dicho estándar”.</li><li>Numerales: 5.22 y 5.2.3: “Los artículos establecen las especificaciones para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3, 857 kg y hasta 6, 350 kg que opten por realizar una prueba de dinamómetro de chasis. En este caso, se establecen límites máximos</li></ul></li></ul>	<p>Si bien, estas observaciones ya fueron atendidas, en la Manifestación de Impacto Regulatorio No. 43841, la cual está asociada a la <b>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</b> (para mayores detalles consultar el archivo: “MIR NOM-044-SEMARNAT-2017_v_15122017.docx”), se indica que, debido a que el 18 de diciembre de 2015 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la Declaratoria de Vigencia de la <b>Norma Mexicana NMX-Z-013-SCFI-2015, Guía para la estructuración y redacción de normas (Cancela a la NMX-Z-013/1-1977)</b>, en la versión 2017 de la norma en comento, la numeración varía ligeramente en comparación con el proyecto de modificación publicado a consulta pública, el 17 de diciembre de 2014, en el DOF.</p> <p>Con relación a lo anterior, se expresa que en el numeral 6.2.1 de la NMX-Z-013, se considera que el Objetivo y el Campo de Aplicación deben estar contemplados en un solo numeral, motivo por el cual la numeración dentro de la nueva versión de</p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

<p>permisibles para el estándar 3B (Tabla 3) y su correspondiente periodo de vida útil, como alternativa para cumplir con el estándar 1B”.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Numeral 5.2.5 y 5.2.6: “Los artículos establecen las especificaciones para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor a 2,840 kg, que opten por realizar una prueba de dinamómetro de chasis. En este caso, se establecen límites máximos permisibles para el estándar 4B (Tabla 4) y su correspondiente periodo de vida útil, como alternativa para cumplir con el estándar 2B.”</li><li>• Numeral 5.3: “El numeral establece las restricciones para que las emisiones del cárter puedan ser liberadas a la atmosfera Dichas emisiones pueden ser cuantificadas en los gases de combustión durante las pruebas de certificación, o bien éstas pueden ser conducidas al escape en un punto corriente arriba de cualquier dispositivo de post-tratamiento del gas del escape”.</li><li>• Numerales 5.4 y 5.5: “La propuesta establecen como requisito que los motores nuevos a diésel y los vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motor que cumplan con el estándar B de las Tablas 1, 2,3 y 4, deben contar con sistema de diagnóstico a bordo (OBD) y en el caso de que requieran un reactivo (Solución acuosa de urea) para cumplir con dicho estándar, deberán contar con un sistema que garantice el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx.</li><li>• Artículo Tercero Transitorio: “La entrada en vigor del estándar B, contenido en las Tablas 1, 2,3 y 4 quedará sujeto a disponibilidad de diésel de ultrabajo contenido de azufre en el territorio nacional. En el caso de que no exista la disponibilidad del combustible, la Secretaría modificará la entrada en vigor del estándar por doce meses, de acuerdo a lo establecido por la Ley Federal de Metrología y Normalización”.</li><li>• Artículo Cuarto Transitorio: “La propuesta incluye un periodo de 3 meses adicionales para que se comercialicen los vehículos que fueron producidos durante la vigencia del estándar “A”.</li></ul>	<p>la NOM-044 se recorre a partir del Capítulo 2, el cual corresponde ahora a las Referencias.</p> <p>De igual forma, se expresa que, derivado de lo especificado en los numerales 5.1.3, 6.3.8 y 6.4.1 de la multicitada NMX 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.</p> <p>Por otro lado, se indica que los artículos Transitorios Tercero y Cuarto fueron eliminados de la NOM-044-SEMARNAT-2017, con base en lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El 29 de agosto de 2016 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de calidad de los petrolíferos, misma que en la nota 3 de la Tabla 7, señala que la fecha en la cual habrá Diesel de Ultra Bajo Azufre en todo el territorio nacional, será el 31 de diciembre de 2018; razón por la cual en la norma en comento se elimina el artículo Transitorio Tercero y se efectúan las precisiones correspondientes en las Tablas 1, 2, 3 y 4, en términos de la fecha de entrada en vigor de los estándares más estrictos, en comparación con los que actualmente aplican en todo el territorio nacional.</li><li>2. A pesar de que la NOM-044-SEMARNAT-2017 tiene implicaciones en materia comercial, ésta es de naturaleza ambiental, por lo que no puede establecer tiempos para la comercialización de motores nuevos a diesel y de vehículos nuevos a diesel diseñados y fabricados bajo las tecnologías EPA04 y EURO IV, según corresponda, a partir de la entrada en vigor de dicho instrumento normativo; por tal motivo se elimina el artículo Transitorio Cuarto de la norma en comento; sin embargo, los seis meses que ahí se contemplaban, fueron sumados a la vigencia de</li></ol>
--	--



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

<ul style="list-style-type: none"><li>• Artículo Quinto Transitorio: “Se establece que todos aquellos certificados que hayan sido expedidos para el estándar B de la NOM-044-SEMARNAT-2006, seguirán vigentes hasta la entrada en vigor del estándar A, de la propuesta que nos ocupa”.</li><li>• Apéndice A: “El apéndice presenta una tabla de equivalencias en gramos por milla (gr-mi) del estándar 3B incluido en la Tabla 3, debido a que los certificados de conformidad presentan este tipo de unidades.</li><li>• Apéndices B y C: “Los Apéndices contienen una descripción de las características técnicas del sistema de diagnóstico a bordo (OBD) y para el control de emisiones de NOx”.</li><li>• Apéndice D: “Establece las especificaciones técnicas de la familia de motor y su sistema de post-tratamiento.</li></ul> <p>Al respecto, esta Comisión advierte que en la información proporcionada por esa Secretaría no se consideraron los numerales 4.8, 4.10, 4.11, 4.24 y 4.25 de la propuesta regulatoria por lo que se solicita a la SEMARNAT brindar la justificación correspondiente.</p> <p>Por otra parte, en opinión de este órgano desconcentrado, los argumentos vertidos por la SEMARNAT en el apartado correspondiente de la MIR son, en su mayoría, de carácter general y descriptivo, sin embargo, es necesario que se proporcione información que justifique de manera más precisa la necesidad y conveniencia de incorporar esas acciones regulatorias, así como las razones técnicas por las que se tiene la certeza de que las acciones previstas en el anteproyecto podrán reducir los niveles de contaminación atmosférica.</p> <p>Al respecto, cabe señalar que será necesario que esa Dependencia proporcione la información con la que se demuestre que las implementaciones de las acciones regulatorias antes descritas han sido formuladas bajo fundamentos técnicos y evidencia científica internacional en la materia, y se proporcione información con que se evidencie que su implementación coadyuvará a la consecución de los objetivos planteados por el anteproyecto.</p>	<p>los estándares A contemplados en las Tablas 1, 2, 3 y 4 del instrumento normativo que nos ocupa, a fin de que los sujetos regulados puedan agotar sus inventarios en lo que respecta a las tecnologías que aún prevalecen en nuestro país.</p>
---	---



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

<p>3. Beneficios y Costos.</p> <p>A propósito del análisis costo-beneficio del anteproyecto de mérito, la SEMARNAT señaló en la MIR que la propuesta regulatoria generará beneficios por un monto de 135 mil millones de dólares, derivado de la disminución de muertes prematuras por la contaminación del aire, asociada a las emisiones de los vehículos, y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.</p> <p>En relación a los costos, esa Secretaría manifestó en la MIR que los mismos ascienden a \$12 mil millones de dólares para el periodo de 2018 a 2037, por concepto de las tecnologías que se utilizarían en los vehículos nuevos para cumplir con los límites máximos permisibles de emisiones, el asociado con el suministro de solución acuosa de urea y del diésel de ultrabajo contenido de azufre.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, a efecto de poder contar con un análisis más robusto respecto del impacto de la regulación, y particularmente en lo concerniente al presente apartado, esta COFEMER solicita a esa Secretaría brindar información al respecto de los supuestos, metodologías y procedimientos utilizados en dicho análisis.</p> <p>Aunado a lo anterior, se solicita a dicha Secretaría estimar si, como resultado de la emisión de la propuesta regulatoria pudiera observarse una variación en los precios, o en el nivel de oferta, de automóviles con motores nuevos que usen diésel como combustible con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos.</p>	<p>Estas observaciones se considera que ya fueron atendidas, en la Manifestación de Impacto Regulatorio No. 43841, la cual está asociada a la <b>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 amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel 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</b> (para mayores detalles consultar el archivo: "MIR NOM-044-SEMARNAT-2017_v_15122017.docx").</p> <p>No obstante, lo anterior, se precisa que el precio de los vehículos automotores pesados nuevos a diésel depende de varios factores; sin embargo, el incremento que puede estar asociado a la NOM-044-SEMARNAT-2017 oscila entre los \$3,700 y los \$8,500 dólares, según el tamaño de los vehículos (para mayores detalles consultar el archivo: "Análisis_Costo-Beneficio.pdf").</p> <p>Resulta importante mencionar que, a diferencia de los vehículos ligeros nuevos, las cotizaciones de los motores nuevos a diésel y de los vehículos nuevos a diésel siempre se realizan en dólares.</p>
<p>En consecuencia, esta COFEMER queda en espera de que la SEMARNAT realice las ampliaciones y correcciones solicitadas a la MIR para los efectos previstos en los artículos 69-I y 69-J de la LFPA.</p> <p>Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I y 10, fracción V, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.</p>	<p>Con lo expuesto en este documento y en la Manifestación de Impacto Regulatorio No. 43841, la cual está asociada a la <b>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 amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel 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</b></p>



SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y  
RECURSOS NATURALES

	<p><b>kilogramos equipados con este tipo de motores</b> (para mayores detalles consultar el archivo: "MIR NOM-044-SEMARNAT-2017_v_15122017.docx"), la Dirección General de Industria, adscrita a la Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental, perteneciente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, considera que las observaciones realizadas por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, a través de su Oficio No. COFEME/14/4884, del 16 de diciembre de 2014, ya han sido atendidas.</p>
--	--