

fw: RV: cofemer

fw: RV: cofemer

Antonio Galvan [agalvan@sma.df.gob.mx]

Enviado el: jueves, 27 de junio de 2013 02:25 p.m.**Hasta:** Cofemer Cofemer**CC:** szirath@sma.df.gob.mx**Datos adjuntos:** comentarios sct045año2013.doc (45 KB) ; comentarios nom 45 sma df.pdf (1 MB)JCRL-ALIB
0001302576**De:** "José Roberto Wilson Garcia" <jose.wilson@semarnat.gob.mx>**Enviado:** miércoles, 26 de junio de 2013 02:53 p.m.**Para:** "Sergio Zirath Hernandez Villaseñor" <SZirath@sma.df.gob.mx>, jamejia@sma.df.gob.mx, agalvan@sma.df.gob.mx**Asunto:** RV: cofemer

Estimados:

Sergio, Mejia y Galván

Por favor, manden sus comentarios a COFEMER, para ello les mando el correo indicado para recibir:

cofemer@cofemer.gob.mx

Igual les anexo los comentarios, gracias de antemano.

Por favor confirmenme la recepción del presente.

Le turno copia a Marco para efectos de coordinación.

*Saludos cordiales.*This message has been scanned for malware by Websense. www.websense.com

Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental
Volante de correspondencia

Mtro. César Rafael Chávez Ortiz
Director General
Presente

Fecha: 05-02-2013 04:04 p.m.
Volante: SFN1300160-02
Seguimiento:

Procedencia: Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal México
Firmante: Dr. J. Víctor Hugo Páramo Figueroa
Cargo: Director General de Gestión de la Calidad del Aire

Documento: SEDEMA/DGGCA/0650/2013

En referencia al "Proyecto de modificación de la 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" al respecto se envían comentarios como resultado de revisión del mismo

Instrucción: Para su atención

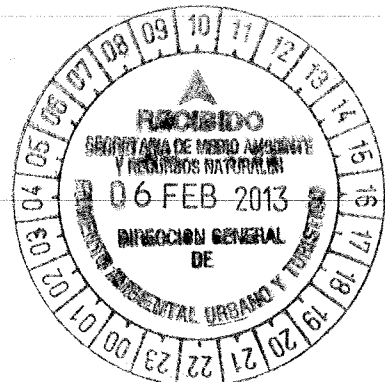
Atentamente

Lic. Avelino Tovar Iglesias
Secretario Particular

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental

Volante: SFN1300160-02
Seguimiento:
Fecha de contestación:

No requiere respuesta



Nombre y firma del responsable

Favor de regresar este volante con la información correspondiente a la atención impartida al asunto, anexando copia de la contestación al interesado si la hubiere.

Sistema de Control de Gestión



SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

600160

México, Distrito Federal, a 01 de Febrero de 2013

ASUNTO: Se envían comentarios
al Proyecto de Modificación a la Norma 045

ING. CUAUHTÉMOC OCHOA FERNÁNDEZ
SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y NORMATIVIDAD AMBIENTAL
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
P R E S E N T E.



Hago referencia al "Proyecto de Modificación a 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", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de diciembre de 2012.

Al respecto, le informo que se llevó a cabo una revisión del proyecto antes citado, generando con ello algunos comentarios con respecto a su contenido, los cuales me permito hacer de su conocimiento para los fines a que haya lugar.

**Comentarios al Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana
NOM-045-SEMARNAT-2006**

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
PROYECTO DE MODIFICACION A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-045-SEMARNAT-2006, PROTECCION AMBIENTAL.- VEHICULOS EN CIRCULACION QUE USAN DIESEL COMO COMBUSTIBLE.- LIMITES MAXIMOS PERMISIBLES DE OPACIDAD, PROCEDIMIENTO DE PRUEBA Y CARACTERISTICAS TECNICAS DEL EQUIPO DE MEDICION	PROYECTO DE MODIFICACIÓN A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-045-SEMARNAT-2006, PROTECCIÓN AMBIENTAL.- VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN QUE USAN DIESEL COMO COMBUSTIBLE.- LIMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE OPACIDAD, PROCEDIMIENTO DE PRUEBA Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL EQUIPO DE MEDICIÓN	El empleo de mayúsculas no exime de poner tilde cuando así lo exijan las reglas de acentuación. Además del título de la NOM, se recomienda acentuar todas las palabras que se encuentren en mayúscula y que no están acentuadas en la Norma (nombres de las empresas e instituciones que participaron, así como el índice y número de capítulo).





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
3.11 Ley de Beer - Lambert: Ecuación matemática que describe las relaciones entre el coeficiente de absorción de luz, los parámetros de transmitancia y la longitud óptica efectiva, que permite el cálculo del coeficiente de absorción de luz. $\Phi = \Phi_0 e^{-KL}$ Donde: Φ = Flujo emergente. Φ_0 = Flujo incidente. e = Constante de Euler o número de Napier. K = Coeficiente de absorción de luz. L = Longitud efectiva del paso de luz a través de la muestra de gas.	3.11 Ley de Beer - Lambert: Ecuación matemática que describe las relaciones entre el coeficiente de absorción de luz, los parámetros de transmitancia y la longitud óptica efectiva, que permite el cálculo del coeficiente de absorción de luz. $K = -1/L (\ln(T/100))$. donde: K = coeficiente de absorción de luz. L = longitud óptica efectiva. T = transmitancia.	La definición indica que esta ecuación permite el cálculo del coeficiente de absorción de luz por medio de los parámetros de transmitancia y longitud óptica efectiva. Sin embargo, la ecuación que se incluye, presenta los parámetros de flujo emergente y flujo incidente. Dado lo anterior se propone modificar la ecuación por la que contenga los parámetros mencionados en la definición.
3.14 Opacidad: Fracción de luz transmitida, de una fuente luminosa a través de una corriente de gases de escape, que es impedida de alcanzar el receptor.	3.14 Opacidad: Fracción de luz transmitida, de una fuente luminosa a través de una corriente de gases de escape, que es impedida de alcanzar el receptor y, se expresa en función de la transmitancia. $N = 100 - T$ N = opacidad. T = transmitancia.	Se recomienda incluir la formula de calcular la opacidad en función de la transmitancia medida por el Opacímetro.
3.16 Prestaciones: Instrumentos del propio vehículo que proporcionan información sobre sus características de operación.	ELIMINAR	El término prestaciones se utiliza para describir las características de potencia y par de un vehículo o fuente motriz, y no a los instrumentos que contiene la unidad y que ofrecen información sobre las condiciones de operación del vehículo. Se recomienda eliminar esta definición.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
3.22 Transmitancia: Fracción de luz transmitida, de una fuente luminosa a través de una corriente de gases del escape, que llega al receptor.	3.22 Transmitancia: Fracción de luz que logra cruzar una corriente de gases de escape dentro del instrumento de medición y llega al receptor, cuya expresión matemática se expresa en términos de la intensidad de luz. $T = I/I_0(100)$ Donde I = Intensidad de luz en el receptor cuando la cámara de medición se llena de gases de escape. I_0 = Intensidad de luz en el receptor cuando la cámara de medición contiene aire limpio.	Se propone incluir la ecuación que define a la transmitancia, además de modificar la redacción de la definición para no usar la palabra transmitida en la definición de la palabra.
3.26 Vehículo automotor en circulación: Unidad de transporte terrestre de carga o de pasajeros que transita en la vía pública, propulsado por su propia fuente motriz.	3.26 Vehículo automotor en circulación: Unidad de transporte terrestre de carga o de pasajeros que ya ha sido enajenado como automóvil nuevo.	El término de vehículo automotor en circulación se utiliza para diferenciar a las unidades ya matriculadas de las nuevas, por lo que su definición debe clarificar que aplica a unidades que no son nuevas y no a unidades que circulan en vía pública.
4.1 Los límites máximos permisibles de emisión del humo proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación equipados con motor a diesel, en función del año-modelo del vehículo y cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3 856 kg, es el establecido en la TABLA 1. 4.2 Los límites máximos permisibles de emisión del humo, proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación, equipados con motor a diesel, en función del año-modelo del vehículo y con peso bruto vehicular mayor a 3 856 kg, son los establecidos en la TABLA 2.	Los límites máximos permisibles de emisión del humo, proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación, equipados con motor a diesel, en función del año-modelo del vehículo son los establecidos en la TABLA 1.	El procedimiento de medición no justifica establecer límites diferentes en función del peso bruto vehicular, debido a que la aceleración del motor se realiza sin aplicación de carga de camino. Dado lo anterior, se propone dejar una sola tabla de límites máximos permisibles.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
	5.1.1.5 Verificar que no existan obstáculos que impidan el libre avance del pedal del acelerador en todo su recorrido. Si existen obstáculos, estos deben ser retirados y, en caso de no poderse remover, la prueba debe darse por concluida, emitiéndose un documento que acredite la no aprobación de la misma.	La existencia de obstáculos impedirá obtener resultados correctos de opacidad. De aceptarse esta inclusión, deberá corregirse la numeración de los elementos de la norma.
5.1.1.5 Verificar las RPM máximas gobernadas con el siguiente procedimiento: con el motor en Ralentí, presione lentamente el pedal del acelerador del vehículo que permita que la velocidad del motor aumente gradualmente hacia el máximo de velocidad gobernada.	5.1.1.5 Verificar las RPM máximas gobernadas con el siguiente procedimiento: con el motor en Ralentí, presione lentamente el pedal del acelerador del vehículo, permitiendo que la velocidad del motor aumente gradualmente hasta alcanzar la velocidad gobernada.	Se propone una modificación al texto para mejorar la redacción.
5.1.1.5.1 Cuando los aumentos de la velocidad del motor presenten indicaciones visuales o audibles dudosas, sobre el comportamiento normal del motor, el pedal del acelerador se debe liberar inmediatamente y la prueba de aceleración se cancelará	5.1.1.5.1 Si durante el incremento gradual de la velocidad del motor se presentan indicaciones visuales o audibles que puedan poner en duda las adecuadas condiciones del motor, o si hay un indicio de que la capacidad del gobernador no está operando, o de que se está presentando un daño en el motor, se debe liberar inmediatamente el acelerador y dar por concluida la prueba, emitiéndose un documento que acredite la no aprobación de la misma.	Se propone una modificación al texto para incluir elementos que pueden presentarse en la realización de una prueba de opacidad.
	5.1.1.5.2 Registrarse los valores de RPM obtenidos en velocidad ralenti y gobernada.	Tener el registro de las RPM permite valor que la prueba de aceleración súbita haya sido realizada adecuadamente.
5.1.1.6 Verificar que el/los escapes del vehículo, no tengan fugas y estén libres de obstrucciones para la introducción de la sonda de medición.	5.1.1.6 Verificar que el/los escapes del vehículo, no tengan fugas y estén libres de obstrucciones para la introducción de la sonda de medición. En caso de existir fugas u obstrucción, se deberá dar por concluida la prueba, emitiéndose un documento que acredite la no aprobación de la misma.	





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
5.1.1.7 Los vehículos del Autotransporte Público Federal deben demostrar documentalmente que cumplen con la Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000 o la que la sustituya.	ELIMINAR	Esto es un requerimiento administrativo que no tiene relación con la preparación del vehículo para la revisión de la opacidad, se recomienda eliminar el texto Norma Oficial Mexicana. Este tema debe incluirse en el programa de verificación implementado por la SCT y no en una norma. La eliminación de este numeral obliga a eliminar también el texto correspondiente a la NOM-086-SCT-2-2000 del apartado correspondiente a Referencias.
5.1.2.1 Colocar el sensor de temperatura dentro del depósito de aceite del motor y validar que éste haya alcanzado su temperatura normal de operación.	5.1.2.1 Colocar el sensor de temperatura dentro del depósito de aceite del motor y validar que éste haya alcanzado su temperatura normal de operación. En caso que el aceite no alcance la temperatura normal de operación, se deberá poner en marcha el vehículo bajo carga durante al menos 15 minutos o hasta que se alcance la temperatura normal de operación.	Existe la posibilidad que algunos automotores no logren alcanzar los 60 grados que establece esta norma, por lo que se propone que con un acondicionamiento de 15 minutos del motor, se podría practicar la prueba de opacidad aún sin llegar a los 60 grados centígrados. De hecho, en la definición de temperatura normal de operación se mencionan los 15 minutos para lograr la temperatura normal de operación.
5.1.2.3 En caso de la presencia de humo azul o blanco, no se deberá continuar con el procedimiento de medición y se emitirá el informe de resultado. En caso contrario se continuará con el procedimiento.	5.1.2.3 En caso de la presencia de humo azul o blanco, la prueba debe darse por concluida, emitiéndose un documento que acredite la no aprobación de la misma.	
5.2.4.1 El instrumento de medición debe realizar un ajuste a cero en sus escalas de opacidad, con una tolerancia de +/- 1%, antes de dar inicio a la secuencia de aceleraciones funcionales.	5.2.4.1 El instrumento de medición debe realizar una comprobación del cero del opacímetro, con una tolerancia de +/- 1% de opacidad, antes de dar inicio a la secuencia de aceleraciones instantánea.	Se recomienda solicitar que el instrumento de medición realice una comprobación del cero el cual es aceptado con un error de 1% contra el aire ambiente, dado que actualmente se solicita ajustar el valor de cero de referencia, lo cual puede provocar un sesgo en las mediciones y desajuste del equipo de medición.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
5.2.3.1 Colocar el tacómetro para la medición de las RPM del motor; o, en su caso tomar la información de las prestaciones del vehículo.	5.2.3.1 Colocar el tacómetro para la medición de las RPM del motor. En el supuesto que existan automotores que por su diseño se complique el uso de tacómetro para obtener la lectura de RPM's, se podrá tomar la misma a través del instrumental del vehículo. La autoridad responsable de los programas de revisión de gases, determinará cuáles son los automotores en donde se permitirá obtener la información con los instrumentos de los automotores. En el caso de las pruebas de medición de opacidad que se realicen en vialidad, se podrá aplicar el protocolo de prueba sin necesidad de medir de las RPM. En estos casos, el técnico que aplique la prueba deberá guiarse con la información de RPM que se presenten en los instrumentos del automotor.	La importancia de las RPM radica en que con ellas se puede saber si no se ha realizado inadecuadamente el protocolo de prueba, lo cual provocaría que un vehículo en mal estado apruebe el test (hacer la prueba en un menor intervalo de RPM, reduce el golpe de humo y disminuye el valor de opacidad que se mide), por lo que debe ser indispensable que las pruebas en Centros de verificación incluyan la medición con tacómetro de las RPM. Sin embargo, se mantiene una redacción en el texto en donde se incluye la posibilidad de que en algunos casos de excepción se puedan utilizar los instrumentos de la unidad. La colocación de RPM incrementa notablemente el tiempo de prueba, situación que no resulta importante en un Centros de Verificación, pero en el caso de pruebas en vialidad, el tener que registrar la RPM impacta en el tiempo que estará afectada la vialidad por tener un automotor detenido en espera de la realización de la prueba. Considerando que las pruebas de vialidad son realizadas por las autoridades locales, resulta lógico suponer que la aceleración se realizará de forma adecuada por lo que no existe necesidad de registrar las RPM.
5.2.5.5 Al término de las aceleraciones, verificar la lectura a cero del instrumento de medición, la cual, deberá de comprobarse con una tolerancia de $\pm 1\%$, en caso contrario, los resultados obtenidos se deberán desechar y desplegar un mensaje indicando que no se realizó una secuencia de aceleraciones válidas, debido a una falla del instrumento de medición. En este caso, se deberán realizar nuevamente las mediciones con base al numeral 5.2 de la presente Norma Oficial Mexicana.	5.2.5.5 Al término de las aceleraciones, verificar la lectura a cero del instrumento de medición, la cual, deberá de comprobarse con una tolerancia de $\pm 2\%$, en caso contrario, si el resultado de opacidad obtenido muestra que la unidad no aprobó el límite máximo permitido, se deberá desplegar un mensaje indicando que existió una falla en el instrumento de medición. En este caso, se deberán realizar nuevamente las mediciones con base al numeral 5.2 de la presente Norma Oficial Mexicana.	La SAEJ1667 así como la norma técnica Colombiana NTC4231 establecen un valor del 2%, por lo que se sugiere modificar dicho valor y colocar el valor que internacionalmente aplica.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
5.2.5.6 La lectura a registrar, es el promedio aritmético de los cuatro valores válidos máximos obtenidos. Este valor calculado, se considera aceptado siempre y cuando sea superior a cero.	5.2.5.6 La lectura a registrar, es el promedio aritmético de los cuatro valores válidos máximos obtenidos.	Dada la precisión de los opacímetros, la tolerancia que la norma establece y las características tecnológicas que pudieran tener los vehículos a diesel (uso de trampa de partículas), es probable que se lleguen a presentar emisiones de opacidad en cero, por lo que se recomienda quitar el texto que indica que la aceptación del valor se condiciona a valores superiores a cero.
5.2.5.7 Vehículos con múltiples salidas de escape de humo. 5.2.5.7.1 En el caso que el vehículo cuente con múltiples salidas de escape de humo, es necesario repetir para cada una de las salidas independientes la secuencia descrita en el numeral 5.2 de la presente Norma Oficial Mexicana. 5.2.5.7.2 El coeficiente de absorción a registrar, es el promedio de las lecturas obtenidas, en cada salida, de acuerdo al numeral 5.2.5.7.1 de la presente Norma Oficial Mexicana siempre y cuando no exista una diferencia mayor de 0,15 m-1. 5.2.5.7.3 Si la diferencia entre las lecturas es mayor que 0,15 m-1, se tomará el valor más alto.	5.2.5.7 En el caso que el vehículo cuente con múltiples salidas de escape de humo, se deberá realizar la prueba de aceleración instantánea sobre el escape que por observación visual parezca emitir el humo más obscuro. En caso que la apreciación visual no permita determinar por cuál de los escapes se emite el humo más obscuro, se deberá realizar la prueba en el escape que permita una instalación más fácil del opacímetro.	Medir en cada uno de los escapes aumenta el tiempo de prueba y no genera resultados muy distintos al método propuesto.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
5.3 Registro de datos mínimos requeridos. PLACAS Tabla	Modificar la tabla de acuerdo a lo siguiente: PLACA: Matrícula del vehículo verificado. DOMICILIO: Eliminar. PBV: Eliminar. KILOMETRAJE: Eliminar. RPM: Revoluciones por minuto mínimas y máximas para cada aceleración instantánea realizada. (Añadir) OPACIDAD INDIVIDUAL: Opacidad obtenida en cada aceleración instantánea realizada. (Añadir). TIEMPO: Tiempo que se ocupó en cada aceleración instantánea realizada en la prueba.	Se propone quitar la validación de las placas dado que la tabla menciona los conceptos que deben registrarse (no validarse). En cuanto a domicilio, las tarjetas de circulación ya no lo contienen, por lo que se recomienda eliminar la obligatoriedad de su registro (no resulta fácil dar seguimiento al incumplimiento de este tema, ya que se debe estar revisando las tarjeta de circulación para saber si fue o no correcto no apuntar la dirección). Se propuso tener una sola tabla de límites, por lo que no tiene caso conocer el intervalo del PBV de cada unidad. El kilometraje no debiera ser un dato obligado dado que no tiene implicación en la realización de la prueba ni en la identificación del vehículo. Los datos de RPM y opacidad para cada aceleración son indispensables para saber si el protocolo fue correctamente aplicado, por lo que no resulta adecuado sólo pedir el promedio de cuatro.
6.3.1 El instrumento de medición, debe requerir y aprobar un ajuste a cero y comprobar el valor máximo admisible de lectura. Tomando como referencia el aire ambiente, al inicio de las actividades como parte de su secuencia de arranque para ajuste a cero. Para la comprobación del máximo de lectura, deberá emplearse, un filtro de valor conocido de densidad neutra, que bloquee el paso del haz luz, proveniente de la fuente luminosa, al receptor. Si no se genera un resultado aprobatorio, el instrumento de medición debe quedar bloqueado para realizar pruebas de verificación, hasta en tanto, no se obtenga un resultado satisfactorio.	6.3.1 El instrumento de medición, debe requerir y aprobar un ajuste a cero y comprobar el valor máximo admisible de lectura. Tomando como referencia el aire ambiente, al inicio de las actividades como parte de su secuencia de arranque para ajuste a cero. Para la comprobación de la respuesta lineal del instrumento de medición, se debe emplear un filtro óptico de densidad neutra que absorba el paso del haz de luz con un valor de opacidad conocido de densidad neutra, que bloquee el paso del haz luz, proveniente de la fuente luminosa, al receptor. Si no se genera un resultado aprobatorio, el instrumento de medición debe quedar bloqueado para realizar pruebas de verificación, hasta en tanto, no se obtenga un resultado satisfactorio.	La redacción actual indica que el filtro que se usa tiene un valor de la escala máxima de medición (100%), lo cual no es cierto, además el término "bloquee" se presta a una mala interpretación en el entendido de que el filtro que debe usarse debe ser de absorción de luz.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
6.3.2 En el caso de emplear el filtro de densidad óptica neutra, este debe encontrarse certificado y trazable a patrones nacionales. Su incertidumbre expandida debe ser menor a 0,5%, unidades de opacidad.	6.3.2 El filtro de densidad óptica neutra necesario para comprobar la calibración requerida en el numeral 6.3.1, debe contar con un informe de calibración con evidencia de trazabilidad a patrones nacionales, con una incertidumbre expandida menor a 0.5% en unidades de opacidad.	Al usar el término certificado, se interpreta que es un patrón de referencia que debe contar con un certificado de calibración, documento que no pueden emitir laboratorios de calibración secundarios, lo cual encarece notablemente el proceso.
6.4.3 La calibración debe utilizar cuatro filtros de opacidad absorbivos trazables al Patrón Nacional correspondiente, por el CENAM, espaciados uniformemente en opacidad entre 4% y 80%. La transmitancia de cada filtro debe ser conocida para longitudes de onda de 430 nm a 680 nm.	6.4.3 La calibración debe utilizar cuatro filtros de opacidad absorbivos trazables al Patrón Nacional correspondiente, por el CENAM, con una diferencia de por lo menos 15 unidades uno del otro. La transmitancia de cada filtro debe ser conocida para longitudes de onda de 430 nm a 680 nm.	Esta definición implica que los filtros debe ser de los siguientes valores: 4%, 29.3%, 54.6% y 80 % y no resultará fácil conseguir los patrones de referencia con estas características, por lo que se propone dejar la redacción anterior que permite usar materiales de referencia con valores más diversos estableciendo que únicamente se debe cumplir que la diferencia entre ellos sea de por lo menos 15 unidades de opacidad.
7.1.4 El personal del Centro de Verificación de emisiones vehiculares y de las Unidades de Verificación Vehicular evaluarán los límites máximos permisibles de opacidad contenidos en las Tablas 1 (Numeral 4.1) y Tabla 2 (numeral 4.2), bajo el procedimiento de prueba definido en el numeral 5 de la presente Norma Oficial Mexicana. Se considera que un vehículo pasa la prueba, cuando la opacidad del humo emitido es igual o menor al nivel máximo permisible que le corresponda de acuerdo al año-modelo de la unidad.	7.1.4 El personal del Centro de Verificación de emisiones vehiculares y de las Unidades de Verificación Vehicular aplicará el protocolo de revisión de gases definido en el numeral 5 de la presente Norma Oficial Mexicana. Se considera que un vehículo pasa la prueba, cuando la opacidad del humo emitido es igual o menor al nivel máximo permisible que le corresponda.	Se propone mantener una sola tabla de límites máximos de emisión.





SECRETARÍA
DEL MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
DEL AIRE
Dirección de Programas de Transporte Sustentable y
Fuentes Móviles

SEDEMA/ DGGCA / 0650 /2013

DICE	SE RECOMIENDA DIGA	COMENTARIO
PRIMERO. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los sesenta días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	PRIMERO. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Los equipos de verificación vehicular requieren ser adecuados para cumplir con los cambios que presenta la NOM, lo cual, de acuerdo a la marca de analizador de gases, puede llevarse más de cuatro meses. Con el objeto de asegurar que no se detenga la operación de los programas de verificación vehicular por falta de actualización de los equipos, se propone ampliar el tiempo para su aplicación.

Sin más por el momento, le envío un cordial saludo.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL**

DR. J. VÍCTOR HUGO PÁRAMO FIGUEROA

c.c.p. M EN A. TANYA MÜLLER GARCÍA.- Secretaria del Medio Ambiente.
MTRO. CÉSAR RAFAEL CHÁVEZ ORTÍZ.- Director General de Fomento Ambiental, Urbano y Turístico
ING. SERGIO ZIRATH HERNÁNDEZ VILLASEÑOR.- Director de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles.

SZHV/GSPR



Agricultura No. 21, 3er Piso
Colonia Escandón
Delegación Miguel Hidalgo C.P. 11800
Tel. 5278 9931 ext. 6363

Página 10 de 10

df.gob.mx
sma.df.gob.mx

ING. ROBERTO WILSON GARCIA
COORDINADOR EJECUTIVO y DIRECTOR DE TRANSPORTE

Adjunto me permito enviar comentarios al proyecto de modificación a 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. comentarios al proyecto de modificación a 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.

Respecto a las pruebas de opacidad, te informo que la SCT pone a su disposición las instalaciones del centro de pesaje de Calamanda, Querétaro, para realizar las pruebas que solicitaron las agrupaciones de transportistas.

Atentamente

Ing. Angel Sánchez Tenorio

Coordinador del Subcomité No 2 de Normas de Especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación. Dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte.

COMENTARIOS AL PROYECTO DE MODIFICACIÓN A 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.

Proyecto de Norma	Comentario	Sustento
Considerando Que la propuesta de modificación a la norma cumple con lo establecido en el transitorio sexto de la norma vigente, en el que se señala que los límites máximos permisibles contenidos en la Tabla 2 del numeral 4.2, serán sustituidos a los 180 días después de la entrada en vigor de la Norma Oficial Mexicana, por la Tabla 2 bis, atendiendo a las consideraciones, primero que los resultados de las estadísticas de verificación generados por la Secretaría de	Solicitamos se elimine este considerando.	Toda vez que el referido considerando da sustento a proponer en el proyecto de norma los niveles del transitorio sexto de la norma vigente, sin embargo, para los vehículos de 1990 y anteriores el proyecto de norma propone 2,8 y no 2,5 un índice de opacidad menor que el establecido en el transitorio quinto de la norma vigente.

Comunicaciones y Transportes, Gobierno del Distrito Federal y entidades federativas, que apliquen la norma, muestren que los vehículos verificados al menos el 80% estén dentro de los límites máximos permisibles de Tabla 2 bis; segundo en caso de que los resultados que reflejen las estadísticas de verificación generados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno del Distrito Federal, y las entidades federativas que aplican la norma, muestren que de los vehículos verificados el 79% o menos cumplen con límites máximos permisibles establecidos en la Tabla 2 bis, estos se ajustarán al valor requerido para que el 80% de los vehículos verificados estén dentro de los límites máximos permisibles.		
3.25 Unidad de Verificación Vehicular: Persona física o moral, acreditada y aprobada por la entidad de acreditación y la autoridad federal competente respectivamente, que verifica la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana.	Se propone eliminar la palabra Vehicular, de la definición de Unidad de Verificación.	Con el objeto de hacerla compatible con la definición de la Ley Federal sobre Metrología y normalización, que define como: XVII.- Unidad de verificación: la persona física o moral que realiza actos de verificación.
5.1.1.7 Los	Se propone incluir en el	El nombre correcto

vehículos del Autotransporte Público Federal deben demostrar documentalmente que cumplen con la Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000 o la que la sustituya.	numeral 5.1.1.7, al transporte privado, que circula en caminos y puentes de jurisdicción federal, para quedar como sigue: 5.1.1.7 Los vehículos del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado deben demostrar documentalmente que cumplen con la Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000 o la que la sustituya.	para el Autotransporte Público Federal de conformidad con la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal es Servicio de Autotransporte Federal y además es importante incluir al Transporte Privado que circula en las carreteras federales y que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte registra con un permiso único de Transporte Privado y le proporciona una tarjeta de circulación para poder circular en las vías generales de comunicación federal.
5.3 Registro de datos mínimos requeridos.	Se propone eliminar en la tabla del numeral 5.3 los datos del domicilio de propietario del vehículo, así como el año modelo de motor.	La propuesta se basa en el hecho que por seguridad actualmente en el certificado de emisiones contaminantes que emite la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no se registra el domicilio de propietario del vehículo, asimismo, no se registra el año modelo o de fabricación de motor, se registra el año modelo de fabricación del vehículo.
6.4.1 Se debe requerir una calibración con filtros patrón, la cual, deberá ser realizada por un laboratorio de calibración acreditado dentro del Sistema Nacional de Calibración en los términos que marca la Ley Federal sobre	Proponemos que se mantenga calibración del equipo mensual sí el equipo de verificación rebasa las 50 verificaciones diarias, como lo establece la norma vigente en su numeral 6.4.1, que se transcribe a continuación:	En el programa de verificación de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, la mayoría de los equipos de verificación registran 50 diarias, lo cual evita que el equipo se sature y puede emitir

Metrología y Normalización, cada tres meses, en condiciones normales de operación, independientemente de que se realice cada vez que haya sido sometido a mantenimiento o reparación.	6.4.1 Se debe requerir una calibración con filtros patrón, el cual deberá ser realizado por un laboratorio de calibración acreditado dentro del Sistema Nacional de Calibración en los términos que marca la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, cada tres meses en condiciones normales de operación, independientemente de que se realice cada vez que haya sido sometido a mantenimiento o reparación. Si el equipo de verificación realiza un promedio de 50 o más verificaciones por día, este requerimiento es cada 30 días.	mediciones erróneas, de quitarse este candado podría no existir garantía que después de la 50 verificaciones diarias el equipo esté funcionando correctamente.
7.1.3 Los propietarios o conductores de los automotores, materia de la presente Norma Oficial Mexicana deberán presentarlos a evaluación de sus emisiones contaminantes en los Centros de Verificación de emisiones vehiculares autorizados y Unidades de Verificación Vehicular acreditadas y autorizadas de acuerdo al calendario y con los documentos que establezca el Programa de Verificación Vehicular que le corresponda y que para tal efecto emita cada autoridad ambiental.	Proponemos se elimine el último párrafo del numeral 7.1.3 del proyecto de norma, como se señala a continuación. 7.1.3 Los propietarios o conductores de los automotores, materia de la presente Norma Oficial Mexicana deberán presentarlos a evaluación de sus emisiones contaminantes en los Centros de Verificación de emisiones vehiculares autorizados y Unidades de Verificación Vehicular acreditadas y autorizadas de acuerdo al calendario y con los documentos que establezca el Programa de Verificación Vehicular que le corresponda. y que para	La eliminación propuesta se basa en el hecho que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no es una autoridad ambiental.

	tal efecto emita cada autoridad ambiental.	
7.1.4 Los propietarios o responsables de los vehículos que no cuenten con una constancia o comprobante de emisiones y sean detenidos por las autoridades federales y locales, por ser considerados vehículos altamente contaminantes, serán sancionados por las autoridades estatales, y las dependencias federales correspondientes, en sus Programas de Verificación Vehicular, que para tal efecto emitan.	Proponemos se elimine la parte “por ser altamente contaminantes” del numeral 7.1.4., para quedar como sigue: 7.1.4.- Los propietarios o responsables de los vehículos que no cuenten con una constancia o comprobante de emisiones y sean detenidos por las autoridades federales y locales, serán sancionados por las autoridades estatales, y las dependencias federales correspondientes, en sus Programas de Verificación Vehicular, que para tal efecto emitan.	El propio párrafo enuncia que se sancionaran a los propietarios de los vehículos que no cuenten con una constancia o comprobante de emisiones, podrían no ser altamente contaminantes y no contar con la constancia.
10.2 La vigilancia de la presente Norma Oficial Mexicana en cuanto a su observancia por parte del Autotransporte Público Federal corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	Proponemos se incluya al Transporte privado que circula en las vías generales de comunicación federal, en el numeral 10.2, para quedar como sigue: 10.2 La vigilancia de la presente Norma Oficial Mexicana en cuanto a su observancia por parte del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y	El nombre correcto para el Autotransporte Público Federal de conformidad con la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal es Servicio de Autotransporte Federal y además es importante incluir al Transporte Privado que circula en las carreteras federales y que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte registra con un permiso único de Transporte Privado y le proporciona una tarjeta

	Transportes.	de circulación para poder circular en las vías generales de comunicación federal.
TERCERO La Convocatoria para la acreditación de las Unidades de Verificación Vehicular en los términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, deberá emitirse en un plazo no mayor a dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana.	Se propone modificar el texto del transitorio tercero, para quedar como sigue: TERCERO La Convocatoria y sus adecuaciones o modificaciones vigentes, para la acreditación de las Unidades de Verificación Vehicular en los términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, deberá emitirse en un plazo no mayor a dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana.	Las convocatorias emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para acreditar y operar unidades de verificación de emisión de contaminantes de los vehículos que circulan en las carreteras federales, han sufrido modificaciones que consideramos deben ser mencionadas en la Norma.