

JCR-L-ALOB
B00150009A1

México D.F. a 16 de febrero de 2015.
ANPACT/MHEL/SEMANART/404/2015.

Lic. Cuauhtémoc Ochoa Fernández
Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Presidente del COMARNAT
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT
Presente



COMENTARIOS DE ANPACT EN RELACION AL PROYECTO DE MODIFICACION A LA NOM-044-SEMARNAT-2006

Estimado Lic. Ochoa,
En relación al desarrollo de la propuesta de modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006 vigente y disponible en COFEMER para la opinión pública, hago llegar la opinión por parte de ANPACT a fin de que sean considerados y evaluados en el equipo de trabajo, así mismo esperamos contar con la retroalimentación que aplique.
Los puntos a continuación señalados:

2

PROY-NOM-044-SEMARNAT-2014 (PUBLICADA 17 DE DIC DE 2014)	DEBE DECIR	JUSTIFICACION
<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</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</p>	<p>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p>

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.

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

Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que

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 **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.

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

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.

2

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, 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
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

L

<p>disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.</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 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>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. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p>	<p>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>4.12 Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.</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>ANPACT: Ampliar el alcance de la definición de fabricante como productor de motor y automotor.</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</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>ANPACT: Cada fabricante de motor establece la familia de motor de acuerdo a su desarrollo tecnológico. La clasificación de las familias de motores, no significa un incumplimiento en el nivel de emisiones establecido en esta norma.</p>

L

su vida útil.		
<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>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>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>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>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>ANPACT A efectos de desplazar los inventarios con tecnología que correspondan al estándar "A" de la norma.</p>
<p>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NOX. 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. C.1.1 El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de</p>	<p>APÉNDICE C. Características técnicas para el Sistema de Control de NOX. 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. 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. 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 los sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente. C.1.3 El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de</p>	<p>ANPACT: Las condiciones de operación del control de emisiones operan de acuerdo a las condiciones de diseño.</p>

2

<p>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 los 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>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° y 308°K)</p> <p>b) A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m.</p> <p>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 tanque 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);</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>	
---	---	--

L

<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>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 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>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. 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>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>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>ANPACT: Ser consistente con el título y sentido de la norma.</p>

h

<p>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS Esta Norma Oficial Mexicana no coincide con ninguna norma internacional.</p>	<p>7. GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS NORMAS MEXICANAS 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>ANPACT necesario señalar el estándar de producción y control de calidad de la urea, en base a los estándares internacionales vigentes.</p>	<p>Es</p>
<p>N.A.</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>ANPACT: Ser consistente con el texto y sentido de la norma.</p>	<p>Ser</p>

Agradezco de antemano sus atenciones.

Atentamente



Ing. Miguel H. Elizalde Lizárraga
Presidente Ejecutivo

C.c.c. Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero.- Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER). ✓