

Cofemer Cofemer

JRL - B000170605

De: TMC Capítulo México <tmcдемexicoac@gmail.com>
Enviado el: miércoles, 22 de febrero de 2017 10:39 a. m.
Para: Cofemer Cofemer; eduardo.olivares@semarnat.gob.mx
Asunto: RV: COMENTARIOS AL PROY-NOM-167- SEMARNAT-2016; EXPEDIENTE EN COFEMER 04/0210/161216
Datos adjuntos: 170220 Comentarios al proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016.pdf

De: Normatividad TMC [mailto:normatividad@tmcдемexico.mx]

Enviado el: Monday, February 20, 2017 10:30 AM

Para: 'cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx' <cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx>;

'marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx' <marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx>

CC: 'mildred.castro@semarnat.gob.mx' <mildred.castro@semarnat.gob.mx>; 'Cofemer Cofemer' <cofemer@cofemer.gob.mx>

Asunto: COMENTARIOS AL PROY-NOM-167- SEMARNAT-2016; EXPEDIENTE EN COFEMER 04/0210/161216



Cuauhtémoc Ochoa Fernández

Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental

Presidente del Comité Consultivo Nacional de

Normalización de Medio Ambiente y Recursos

Naturales

SEMARNAT

e-mail cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx

Mario Emilio Gutiérrez Caballero

Titular

Comisión Federal de Mejora Regulatoria

e-mail marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx

En atención a la consulta pública sobre el proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016**, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de diciembre de 2016, adjunto presentamos nuestros comentarios.

El Consejo de Mantenimiento y Tecnología, AC es una institución integrada por personas expertas en las áreas de mantenimiento y de tecnología de vehículos para el transporte de carga; muchos de sus integrantes son responsables del mantenimiento de grandes flotas vehiculares, desde motocicletas hasta tractocamiones.

Nuestra institución promueve la adopción de prácticas recomendadas desarrolladas para estandarizar los procesos de mantenimiento por los líderes en el tema a nivel mundial, así como de tecnología vehicular buscando seguridad, eficiencia de operación, menores consumos de combustible y por ende menores emisiones.

Estamos totalmente de acuerdo en que se deben tomar acciones para reducir las emisiones contaminantes provenientes de todos los medios que las emiten, incluyendo los vehículos automotores, lo más eficientemente posible.

Somos de la opinión que todos los involucrados en la cadena de producción / importación, comercialización, mantenimiento y usuarios de los vehículos tienen la responsabilidad de cumplir con las regulaciones para que las emisiones de los vehículos se mantengan dentro de los límites que les apliquen.

De igual forma consideramos que las regulaciones que emitan las autoridades ambientales han de ser congruentes; con esto queremos decir que las reglas que apliquen a los vehículos en tránsito por ninguna circunstancia deben ser más restrictivas que las que aplican a los vehículos que se comercializan por primera vez en el país, sean estos producidos en México o importados.

Tomando en cuenta los anteriores principios es que nos permitimos emitir los siguientes comentarios generales:

1. Es importante que el consumidor conozca si el vehículo que está adquiriendo cumple con sólo los dos monitores del SDB que marca la NOM-042-SCFI-2003 en su definición 3.11 o si cumple con los monitores mínimos prescritos por este proyecto de NOM. En caso de que sólo cumpla con los dos monitores, el proveedor debe garantizar que, si el auto es llevado a verificación en un plazo determinado, el auto aprobará el protocolo de prueba de emisiones.
2. Un principio del derecho indica que **un ciudadano no está obligado a cumplir lo imposible**. Traigo esto a colación, pues la NOM-042-SEMARNAT-2003 establece en su definición 3.11 lo siguiente:

"3.11 OBD II, EOBD o Similar. Los sistemas de diagnóstico a bordo que permiten registrar e identificar las fallas de operación de los componentes del tren motriz relacionados con las emisiones, entre otras:

Detección de condiciones inadecuadas de ignición de cilindros.

Eficiencia del convertidor catalítico."

Esto me indica que el requerimiento a los vehículos nuevos es hoy día menor que la exigencia que se hará a los vehículos usados y que el ciudadano no tendrá la posibilidad de cumplir con algo que el vehículo nuevo al adquirirlo no tenía la obligación de cumplir.

Por otro lado, al no existir en la NOM que aplica a los vehículos nuevos la especificación sobre el desempeño de dichos monitores, no existirá la certidumbre de que, aunque los tenga presentes, sean consistentes con el requerimiento de este proyecto de NOM, por lo que el ciudadano al llevar a verificar su auto dos años después de haberlo adquirido pudiera encontrarse con la sorpresa de no cumplir con el requerimiento y estar sin elementos para defenderse.

Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que el párrafo 4.1.1, así como los subsecuentes que hacen alusión a monitores más allá de los establecidos en el NOM-042-SEMARNAT-2003, sea modificado para incluir sólo los dos monitores que actualmente requiere dicha NOM-042.

Independientemente de este proyecto de NOM, proponemos que la NOM-042-SEMARNAT-2003 sea revisada para incluir los monitores que se consideren necesarios para efectivamente controlar los niveles de emisiones de gases y partículas contaminantes, de tal forma que en su momento pueda ser exigido al particular su correcto mantenimiento y conservación para poder transitar.

3. Hoy día en las normas oficiales mexicanas vigentes que regulan los niveles de emisión de los vehículos impulsados por motor a diésel, con peso bruto vehicular de diseño superior a 3,857 kg, no se establece la autoridad competente para certificar el cumplimiento de los estándares de emisiones EPA 2010 y/o EURO VI y/o superiores de tal forma que se les reconozca su cumplimiento y por tanto tengan acceso a los beneficios de tránsito y periodicidad en la verificación de emisiones de acuerdo con el párrafo 4 del artículo sexto transitorio.
4. El cumplimiento de lo mandado por artículo séptimo transitorio puede ocasionar que el ciudadano tenga que verse sujeto al cumplimiento de dos regulaciones para el mismo objetivo, lo cual no lo consideramos correcto. Lo que vemos como ideal es que en un futuro cercano la NOM de verificación federal iguale los parámetros de opacidad a los que establece este proyecto de NOM. En tanto eso sucede solicitamos que no se limite el tránsito ni se exija verificación de emisiones adicional a quienes ya tengan la verificación de emisiones vigente de acuerdo con la NOM-045-SEMARNAT-2006, realizada en los centros de verificación aprobados por la SCT.
5. De la lectura del proyecto de NOM encontramos requerimientos que aplican a otros sujetos no incluidos en el campo de aplicación, por lo que solicitamos sean incluidos los fabricantes e importadores de vehículos.
6. En diferentes párrafos de este proyecto de NOM se hace referencia a denominaciones de niveles de emisiones de regulaciones extranjeras como EPA10 (transitorio sexto cuarto párrafo), EURO 3, EURO 4 (numeral 4.1.1.2), Euro 5 (numeral 4.1.1.1), EURO VI (transitorio sexto cuarto párrafo). En México los vehículos automotores impulsados por gasolina, gas LP o diésel han de cumplir con la NOM-042-SEMARNAT (para vehículos de hasta

3857 kg de peso bruto vehicular), o con la NOM-044-SEMARNAT para vehículos propulsados por diesel y peso bruto vehicular superior s 3857 kg. En ambas normas se indica que para poder ser comercializados en México los vehículos han de ser evaluados por PROFEFA, quien emitirá un Certificado NOM. En el cuerpo de especificaciones de ambas NOM no se mencionan los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EPA10, EURO 3, EURO 4, EURO 5 o EURO VI, por lo que consideramos que, si un vehículo nuevo no es verificado para la emisión de su Certificado NOM de acuerdo con esas regulaciones extranjeras, entonces no es correcto el mencionarlas en la NOM aplicable para cuando el vehículo ya transita y debe ser verificado en su nivel de emisiones como vehículo usado. Solicitamos entonces que se elimine del texto de la NOM la mención a los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EPA10, EURO 3, EURO 4, EURO 5 o EURO VI y de ser aplicable se sustituya por los numerales de la NOM-042- SEMARNAT o NOM-044-SEMARNAT correspondientes a esos niveles de emisiones.

El detalle de los comentarios y propuestas de modificación al texto del proyecto de NOM los hemos anexado a este correo.

Atentamente,

Salvador Saavedra C.
Comité de Normatividad
Consejo de Mantenimiento y Tecnología AC
Tel (55) 5356-7206
Nex (55) 1089-7557
Skype: salvador.saavedra1
www.TMCdeMexico.mx



 Antes de imprimir este e-mail piense bien si es necesario.
Before printing this mail think well if it is necessary.

La información transmitida a través de este correo electrónico es confidencial y está dirigida únicamente a su destinatario. Si usted no es el destinatario, sírvase informarle inmediatamente al remitente, y borre el mensaje y cualquier información adjunta de su sistema. Además, su reproducción, lectura o envío a cualquier otra persona o entidad que no sea el destinatario, está prohibida. Hasta donde lo permite la ley, el remitente no asumirá ninguna responsabilidad por pérdidas o daños de ninguna clase debido a atrasos o fallas en transmisión o por cualquier otra razón asociada a la creación, transmisión o recibo de este mensaje.

This message is intended solely for the addressee and may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please inform the sender immediately, and delete the message and any attachments from your system. Furthermore, please do not copy, forward or disclose the message or its contents to anyone. To the extent permitted by law, the sender shall in no way be liable for any loss or damages of any kind whatsoever, arising out of any delays in or failure of transmission, or for any other reasons associated with the creation, transmission or receipt of this message.

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

20 de febrero de 2017

Cuauhtémoc Ochoa Fernández

Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales
SEMARNAT
e-mail cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx

Mario Emilio Gutiérrez Caballero

Titular
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
e-mail marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2016, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas

En atención a la consulta pública sobre el proyecto de referencia publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de diciembre de 2016, a continuación presentamos nuestros comentarios.

El Consejo de Mantenimiento y Tecnología, AC es una institución integrada por personas expertas en las áreas de mantenimiento y de tecnología de vehículos para el transporte de carga; muchos de sus integrantes son responsables del mantenimiento de grandes flotas vehiculares, desde motocicletas hasta tractocamiones.

Nuestra institución promueve la adopción de prácticas recomendadas desarrolladas para estandarizar los procesos de mantenimiento por los líderes en el tema a nivel mundial, así como de tecnología vehicular buscando seguridad, eficiencia de operación, menores consumos de combustible y por ende menores emisiones.

Estamos totalmente de acuerdo en que se deben tomar acciones para reducir las emisiones contaminantes provenientes de todos los medios que las emiten, incluyendo los vehículos automotores, lo más eficientemente posible.

Somos de la opinión que todos los involucrados en la cadena de producción / importación, comercialización, mantenimiento y usuarios de los vehículos tienen la responsabilidad de cumplir con las regulaciones para que las emisiones de los vehículos se mantengan dentro de los límites que les apliquen.

De igual forma consideramos que las regulaciones que emitan las autoridades ambientales han de ser congruentes; con esto queremos decir que las reglas que apliquen a los vehículos en tránsito por ninguna circunstancia deben ser más restrictivas que las que aplican a los vehículos que se comercializan por primera vez en el país, sean estos producidos en México o importados.

Tomando en cuenta los anteriores principios es que nos permitimos emitir los siguientes comentarios generales:

CONSEJO DE MANTENIMIENTO Y TECNOLOGÍA, AC

Atizapán de Zaragoza, Estado de México, CP 52925, normatividad@tmcdemexico.mx www.tmcdemexico.mx

1. Es importante que el consumidor conozca si el vehículo que está adquiriendo cumple con sólo los dos monitores del SDB que marca la NOM-042-SCFI-2003 en su definición 3.11 o si cumple con los monitores mínimos prescritos por este proyecto de NOM. En caso de que sólo cumpla con los dos monitores, el proveedor debe garantizar que, si el auto es llevado a verificación en un plazo determinado, el auto aprobará el protocolo de prueba de emisiones.
2. Un principio del derecho indica que **un ciudadano no está obligado a cumplir lo imposible**. Traigo esto a colación, pues la NOM-042-SEMARNAT-2003 establece en su definición 3.11 lo siguiente:

“3.11 OBD II, EOBD o Similar. Los sistemas de diagnóstico a bordo que permiten registrar e identificar las fallas de operación de los componentes del tren motriz relacionados con las emisiones, entre otras:

Detección de condiciones inadecuadas de ignición de cilindros.

Eficiencia del convertidor catalítico.”

Esto me indica que el requerimiento a los vehículos nuevos es hoy día menor que la exigencia que se hará a los vehículos usados y que el ciudadano no tendrá la posibilidad de cumplir con algo que el vehículo nuevo al adquirirlo no tenía la obligación de cumplir.

Por otro lado, al no existir en la NOM que aplica a los vehículos nuevos la especificación sobre el desempeño de dichos monitores, no existirá la certidumbre de que, aunque los tenga presentes, sean consistentes con el requerimiento de este proyecto de NOM, por lo que el ciudadano al llevar a verificar su auto dos años después de haberlo adquirido pudiera encontrarse con la sorpresa de no cumplir con el requerimiento y estar sin elementos para defenderse.

Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que el párrafo 4.1.1, así como los subsecuentes que hacen alusión a monitores más allá de los establecidos en el NOM-042-SEMARNAT-2003, sea modificado para incluir sólo los dos monitores que actualmente requiere dicha NOM-042.

Independientemente de este proyecto de NOM, proponemos que la NOM-042-SEMARNAT-2003 sea revisada para incluir los monitores que se consideren necesarios para efectivamente controlar los niveles de emisiones de gases y partículas contaminantes, de tal forma que en su momento pueda ser exigido al particular su correcto mantenimiento y conservación para poder transitar.

3. Hoy día en las normas oficiales mexicanas vigentes que regulan los niveles de emisión de los vehículos impulsados por motor a diésel, con peso bruto vehicular de diseño superior a 3,857 kg, no se establece la autoridad competente para certificar el cumplimiento de los estándares de emisiones EPA 2010 y/o EURO VI y/o superiores de tal forma que se les reconozca su cumplimiento y por tanto tengan acceso a los beneficios de tránsito y periodicidad en la verificación de emisiones de acuerdo con el párrafo 4 del artículo sexto transitorio.
4. El cumplimiento de lo mandado por artículo séptimo transitorio puede ocasionar que el ciudadano tenga que verse sujeto al cumplimiento de dos regulaciones para el mismo objetivo, lo cual no lo consideramos correcto. Lo que vemos como ideal es que en un futuro cercano la NOM de verificación federal iguale los parámetros de opacidad a los que establece este proyecto de NOM.

En tanto eso sucede solicitamos que no se limite el tránsito ni se exija verificación de emisiones adicional a quienes ya tengan la verificación de emisiones vigente de acuerdo con la NOM-045-SEMARNAT-2006, realizada en los centros de verificación aprobados por la SCT.

5. De la lectura del proyecto de NOM encontramos requerimientos que aplican a otros sujetos no incluidos en el campo de aplicación, por lo que solicitamos sean incluidos los fabricantes e importadores de vehículos.
6. En diferentes párrafos de este proyecto de NOM se hace referencia a denominaciones de niveles de emisiones de regulaciones extranjeras como EPA10 (transitorio sexto cuarto párrafo), EURO 3, EURO 4 (numeral 4.1.1.2), Euro 5 (numeral 4.1.1.1), EURO VI (transitorio sexto cuarto párrafo). En México los vehículos automotores propulsados por gasolina, gas LP o diesel han de cumplir con la NOM-042-SEMARNAT (para vehículos de hasta 3857 kg de peso bruto vehicular), o con la NOM-044-SEMARNAT para vehículos propulsados por diesel y peso bruto vehicular superior s 3857 kg. En ambas normas se indica que para poder ser comercializados en México los vehículos han de ser evaluados por PROFEFA, quien emitirá un Certificado NOM. En el cuerpo de especificaciones de ambas NOM no se mencionan los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EPA10, EURO 3, EURO 4, EURO 5 o EURO VI, por lo que consideramos que, si un vehículo nuevo no es verificado para la emisión de su Certificado NOM de acuerdo con esas regulaciones extranjeras, entonces no es correcto el mencionarlas en la NOM aplicable para cuando el vehículo ya transita y debe ser verificado en su nivel de emisiones como vehículo usado. Solicitamos entonces que se elimine del texto de la NOM la mención a los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EPA10, EURO 3, EURO 4, EURO 5 o EURO VI y de ser aplicable se sustituya por los numerales de la NOM-042-SEMARNAT o NOM-044-SEMARNAT correspondientes a esos niveles de emisiones.

Los anteriores comentarios resultan en las siguientes propuestas de modificación a la redacción del proyecto de NOM como sigue:

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
1. Objetivo y Campo de Aplicación		
1.1 Objetivo		
La presente Norma Oficial Mexicana tiene los siguientes objetivos:		
1.1.3. Establecer los requisitos mínimos sobre la autenticidad y rastreabilidad de las Constancias de Verificación Vehicular que se emitan en los Centros de Verificación o Unidad de Verificación Vehicular que apliquen la presente Norma Oficial Mexicana.		
	De la lectura de este proyecto de NOM encontramos los siguientes requisitos que son adicionales a los objetivos mencionados:	1.1.4 Establecer el requerimiento de información a las armadoras e importadores de vehículos para mantener la base de datos de vehículos con sus características de

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
	El trámite por parte de productores, fabricantes o importadores para que vehículos con menos monitores de los establecidos en 4.1.1 puedan ser verificados mediante el método SDB y ser exentados de su verificación por 2 años siendo vehículos nuevos.	emisiones, así como de los distribuidores de automotores para hacer saber al usuario sobre las características de emisiones de los vehículos que comercializan.
1.2 Campo de Aplicación		
La presente Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para:		
1.2.3 Las autoridades competentes en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala y las Secretarías de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias.		
	De la lectura del proyecto de NOM encontramos requerimientos que aplican a otros sujetos no incluidos en el campo de aplicación: Productores, fabricantes o importadores para que vehículos con menos monitores de los establecidos en 4.1.1 puedan ser verificados mediante el método SDB y ser exentados de su verificación por 2 años siendo vehículos nuevos. Agencias distribuidoras de autos nuevos publiquen la lista de vehículos que están exentos de verificación de la Secretaría	1.2.4 Los productores, fabricantes e importadores de vehículos en cuanto a la información de ciclo de manejo, emisiones y monitores activos que han de suministrar a la Secretaría 1.2.5 Las agencias distribuidoras de vehículos nuevos que comercializan vehículos en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala
4.1 Evaluación del vehículo automotor mediante SDB		
Los vehículos automotores año modelo 2006 y posteriores que cuenten con OBD-II o EOBD o similar a éstos, cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 400 kilogramos y hasta 3857 kilogramos, y que fabricados de origen utilicen gas natural o gasolina como combustible, en función del tipo de Sistema de Diagnóstico a Bordo, el cual tiene los correspondientes Límites Máximos		

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
<p>Permisibles, conforme a las directivas del país de origen deberán someterse al método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB) establecido en el Anexo normativo I de la presente norma.</p>		
<p>4.1.1 Para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, serán obligatorios los siguientes monitores soportados por tipo de SDB.</p>	<p>Un principio del derecho indica que un ciudadano no está obligado a cumplir lo imposible.</p> <p>Traigo esto a colación, pues la NOM-042-SEMARNAT-2003 establece en su definición 3.11 lo siguiente:</p> <p><i>“3.11 OBD II, EOBD o Similar. Los sistemas de diagnóstico a bordo que permiten registrar e identificar las fallas de operación de los componentes del tren motriz relacionados con las emisiones, entre otras:</i></p> <p><i>Detección de condiciones inadecuadas de ignición de cilindros.</i></p> <p><i>Eficiencia del convertidor catalítico.”</i></p> <p>Esto me indica que el requerimiento a los vehículos nuevos es hoy día menor que la exigencia que se hará a los vehículos usados y que el ciudadano no tendrá la posibilidad de cumplir con algo que el vehículo nuevo al adquirirlo no tenía la obligación de cumplir.</p> <p>Por otro lado, al no existir en la NOM que aplica a los vehículos nuevos la especificación sobre el desempeño de dichos monitores, no existirá la certidumbre de que, aunque los tenga presentes, sean consistentes con el requerimiento de este proyecto de NOM, por lo que el ciudadano al llevar a verificar su auto dos años después de haberlo adquirido pudiera encontrarse con la sorpresa de no cumplir con el requerimiento y estar sin elementos para defenderse.</p> <p>Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que este párrafo,</p>	

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
	<p>así como los subsecuentes que hace alusión a monitores más allá de los establecidos en el NOM-042-SEMARNAT-2003, sea modificado para incluir sólo los dos monitores que actualmente requiere dicha NOM.</p> <p>Independientemente de este proyecto de NOM, proponemos que la NOM-042-SEMARNAT-2003 sea revisada para incluir los monitores que se consideren necesarios para efectivamente controlar los niveles de emisiones de gases y partículas contaminantes, de tal forma que en su momento pueda ser exigido al particular su correcto mantenimiento y conservación para poder transitar.</p> <p>La NOM se hace referencia a denominaciones de niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EURO 3, EURO4 y EURO 5 en los siguientes dos numerales. En México los vehículos automotores propulsados por gasolina, gas LP o diesel han de cumplir con la NOM-042-SEMARNAT. para poder ser comercializados en México los vehículos han de ser evaluados por PROFEFA, quien emitirá un Certificado NOM. En el cuerpo de especificaciones de la NOM no se mencionan los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EURO 3, EURO 4 o EURO 5, por lo que consideramos, que si un vehículo nuevo no es verificado para la emisión de su Certificado NOM de acuerdo con esas regulaciones extranjeras, entonces no es correcto el mencionarlas en la NOM aplicable para cuando el vehículo ya transita y debe ser verificado en su nivel de emisiones como vehículo usado. Solicitamos entonces que se elimine del texto de la NOM la mención a los niveles de emisiones de regulaciones extranjeras EURO 3, EURO 4 o</p>	

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
	<p>EURO 5 y de ser aplicable se sustituya por los numerales de la NOM-042- SEMARNAT correspondientes a esos niveles de emisiones.</p> <p>Proponemos entonces cambiar la redacción de los siguientes párrafos como sigue:</p>	
<p>4.1.1.1. Para Sistema de Diagnóstico a Bordo del tipo OBD-II, OBD-II similar y EOBD para vehículos automotores EURO 5 y posteriores:</p>		<p>4.1.1.1. Para Sistema de Diagnóstico a Bordo del tipo OBD-II, OBD-II similar y EOBD para vehículos automotores que cumplen con el numeral x.x de la NOM-042-SEMARNAT (indicar el numeral en caso de existir, de lo contrario eliminar la referencia) y posteriores:</p>
<p>1. Sistema de Detección de Condiciones Inadecuadas de Ignición en Cilindros.</p>		<p>1. Sistema de Detección de Condiciones Inadecuadas de Ignición en Cilindros.</p>
<p>2. Sistema de Eficiencia del Convertidor Catalítico.</p>		<p>2. Sistema de Eficiencia del Convertidor Catalítico.</p>
<p>3. Sistema de Combustible.</p>		<p>Eliminar</p>
<p>4. Sistema de Sensores de Oxígeno.</p>		<p>Eliminar</p>
<p>5. Sistema de Componentes Integrales.</p>		<p>Eliminar</p>
<p>4.1.1.2. Para Sistema de Diagnóstico a Bordo del tipo EOBD para vehículos automotores EURO 3 y 4 o EOBD Similar:</p>		<p>4.1.1.2. Para Sistema de Diagnóstico a Bordo del tipo EOBD para vehículos automotores que cumplen con el numeral x.x de la NOM-042-SEMARNAT (indicar el numeral en caso de existir, de lo contrario eliminar la referencia) o EOBD Similar:</p>
<p>1. Sistema de Detección de Condiciones Inadecuadas de Ignición en Cilindros.</p>		<p>1. Sistema de Detección de Condiciones Inadecuadas de Ignición en Cilindros.</p>
<p>2. Sistema de Eficiencia del Convertidor Catalítico.</p>		<p>2. Sistema de Eficiencia del Convertidor Catalítico.</p>
<p>3. Sistema de Sensores de Oxígeno.</p>		<p>Eliminar</p>
<p>4. Sistema de Componentes Integrales.</p>		<p>Eliminar</p>
<p>TRANSITORIOS</p>		
<p>TERCERO (segundo párrafo). Para los vehículos automotores señalados en el</p>	<p>Los vehículos no pueden optar y por tanto no pueden solicitar cosa</p>	<p>TERCERO (segundo párrafo). El interesado, propietario de</p>

CONSEJO DE MANTENIMIENTO Y TECNOLOGÍA, AC

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
<p>presente Artículo Transitorio, que deseen optar por la aplicación del método de prueba del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB), deberán solicitarlo a la Secretaría. Para ello, el interesado, propietario de vehículo, persona física o moral, o bien el representante legal de la marca que lo produjo o fabricó, deberán presentar ante la Secretaría lo siguiente:</p>	<p>alguna a la Secretaría, pues son objetos inanimados. Sugerimos cambiar la redacción como sigue:</p> <p>Existen vehículos que son comercializados en país a través de importadoras directas por lo que solicitamos que el párrafo sea modificado como sigue:</p>	<p>vehículo, persona física o moral, o bien el representante legal de la marca que lo produjo, fabricó o importó que desee optar por la aplicación del método de prueba del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB) para los vehículos automotores señalados en el presente Artículo Transitorio deberá presentar ante la Secretaría lo siguiente:</p>
<p>TERCERO (quinto párrafo). Si la solicitud es procedente, la Secretaría incluirá el vehículo automotor, marca, sub-marca y año modelo, en el Catálogo Vehicular que administra.</p>	<p>La persona que adquiere un auto debe tener la posibilidad de conocer la regla de verificación que le aplicará. De ahí que solicitemos se agregue el siguiente párrafo</p>	
		<p>TERCERO (sexto párrafo). La Secretaría publicará periódicamente la lista de vehículos que tienen los monitores requeridos en 4.1.1, así como los vehículos que tras haber demostrado el cumplir con el inciso b. de este apartado sean clasificados en dicha lista. La lista estará disponible para los compradores de autos nuevos.</p>
<p>SEXTO (cuarto párrafo). Los vehículos automotores nuevos, cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 400 kilogramos, y que utilicen diésel o gas natural fabricado de origen como combustible, estarán exentos de la verificación vehicular obligatoria hasta por un periodo de 2 años a partir de su adquisición conforme a los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos por las autoridades locales y federales competentes. Los vehículos certificados con estándares EPA 2010, EURO VI o superiores estarán exentos de la verificación vehicular obligatoria, deberán acudir a la verificación vehicular al término del segundo año de su adquisición, para que de ser aprobado, se prorrogue por 2 años más esta exención.</p>	<p>Hoy día de las normas oficiales mexicanas vigentes no se establece la autoridad competente para certificar el cumplimiento de los estándares extranjeros de emisiones EPA 2010 y/o EURO VI y/o superiores de tal forma que se les reconozca su cumplimiento y por tanto tengan acceso a los beneficios de tránsito y periodicidad en la verificación de emisiones de acuerdo con este párrafo transitorio.</p> <p>Nos parece una buena idea el que exista un mecanismo que incentive el uso de tecnologías de tren motriz con menores emisiones al medio ambiente, sin</p>	<p>SEXTO (cuarto párrafo). Los vehículos automotores nuevos, cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 400 kilogramos, y que utilicen diésel o gas natural fabricado de origen como combustible, estarán exentos de la verificación vehicular obligatoria hasta por un periodo de 2 años a partir de su adquisición conforme a los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos por las autoridades locales y federales competentes. Los vehículos certificados de acuerdo con los numerales x.x y x.y de la (nueva) NOM-044-SEMARNAT al momento de su producción / importación estarán exentos de la verificación vehicular</p>

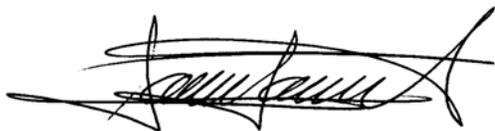
CONSEJO DE MANTENIMIENTO Y TECNOLOGÍA, AC

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
	<p>embargo, sería necesario revisar la NOM-044-SEMARNAT actual para que en ella se incluyan las especificaciones de emisiones máximas correspondientes a los estándares extranjeros EPA 2010 y EURO VI, de tal forma que esta NOM haga referencia a los numerales de la NOM-044.</p> <p>Es por ello que solicitamos se modifique el párrafo en alguno de los siguientes dos sentidos:</p> <p>Que el párrafo sea modificado, otorgando el beneficio a los vehículos nuevos que cumplen con los numerales aplicables de la nueva NOM-044-SEMARNAT, o,</p> <p>Que el párrafo sea modificado incluyendo el nombre de la autoridad competente para emitir o para validar los certificados de emisiones EPA 2010 y/o EURO VI y/o superiores.</p>	<p>obligatoria, deberán acudir a la verificación vehicular al término del segundo año de su adquisición, para que de ser aprobado, se prorrogue por 2 años más esta exención.</p> <p>O</p> <p>SEXTO (cuarto párrafo). Los vehículos automotores nuevos, cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 400 kilogramos, y que utilicen diésel o gas natural fabricado de origen como combustible, estarán exentos de la verificación vehicular obligatoria hasta por un periodo de 2 años a partir de su adquisición conforme a los procedimientos, requisitos y condiciones establecidos por las autoridades locales y federales competentes. Los vehículos certificados por (INDICAR LA AUTORIDAD COMPETENTE PARA CERTIFICAR ESTOS ESTÁNDARES DE EMISIONES) con estándares EPA 2010, EURO VI o superiores estarán exentos de la verificación vehicular obligatoria, deberán acudir a la verificación vehicular al término del segundo año de su adquisición, para que, de ser aprobado, se prorrogue por 2 años más esta exención.</p>
<p>SÉPTIMO. Los vehículos automotores de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, en sus diversas modalidades y transporte privado federal, que circulen en las entidades federativas de la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala, deberán aplicar lo que señala la presente Norma Oficial Mexicana bajo las consideraciones y en los Centros de Verificación o Unidades de Verificación Vehicular que se determinen en el Acuerdo de Coordinación que para tal efecto establezcan, a través de la Comisión Ambiental de la Megalópolis, la Secretaría de Comunicaciones y</p>	<p>El cumplimiento de lo mandado por este párrafo puede ocasionar que el ciudadano tenga que verse sujeto al cumplimiento de dos regulaciones para el mismo objetivo, lo cual no lo consideramos correcto.</p> <p>Lo que vemos como ideal es que en un futuro cercano la NOM de verificación federal iguale los parámetros de opacidad a los que establece este proyecto de NOM.</p> <p>En tanto lo anterior sucede, solicitamos que el párrafo sea modificado como sigue:</p>	<p>SÉPTIMO. Los vehículos automotores de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, en sus diversas modalidades y transporte privado federal, que circulen en las entidades federativas de la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala, deberán estar verificados de acuerdo con la NOM-045-SEMARNAT-2006 o la que la sustituya, o aplicar lo que señala la presente Norma Oficial Mexicana bajo las consideraciones y en los Centros de Verificación o Unidades de</p>

PROYECTO DE NOM	COMENTARIO	PROPUESTA DE CAMBIO
Transportes y los gobiernos de las entidades federativas señaladas.		Verificación Vehicular que se determinen en el Acuerdo de Coordinación que para tal efecto establezcan, a través de la Comisión Ambiental de la Megalópolis, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los gobiernos de las entidades federativas señaladas.

Solicitamos nuestros comentarios sean tomados en cuenta, quedando a sus órdenes para aclarar cualquier duda o enviar información adicional que requieran, pudiendo contactarnos a través de nuestro correo electrónico normatividad@tmcdemexico.mx o en la dirección Poniente 116 No. 718 – 2, Col. Industrial Vallejo, Azcapotzalco, CDMX, 02300.

Atentamente



Ing. Salvador de Jesús Saavedra Cepallos
Comité de Normatividad
Consejo de Mantenimiento y Tecnología, AC