

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

ACUERDO por el que se destina al servicio del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, la superficie de 41,796.070 m² de playa marítima, de zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar, ubicada en el Puerto de Abrigo de Telchac Puerto, Municipio de Telchac Puerto, Estado de Yucatán, para uso de protección y conservación de la duna costera, de anidación de aves y tortugas marinas, así como para mantener su estado natural, realizar acciones de investigación en oceanografía costera y transporte de litoral y acceso a las instalaciones del propio Instituto.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

ALICIA ISABEL ADRIANA BÁRCENA IBARRA, Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 32 Bis fracción VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 fracción II, 6 fracciones II y IX, 7 fracciones IV y V, 9, 13, 42 fracción XIII, 59 fracción III, 61, 62, 66, 68, 69, 70 y 71 de la Ley General de Bienes Nacionales; 5o, 6o, 22, 23 y 35 del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar; 5, 6 fracción XXIV y 17 fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, la playa marítima y la zona federal marítimo terrestre, son bienes de uso común y al igual que los terrenos ganados al mar, son bienes sujetos al dominio público de la Federación, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de acuerdo con las disposiciones de la Ley General de Bienes Nacionales y el artículo 32 Bis, fracción VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales le corresponde el ejercer la posesión y la propiedad de la nación en las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar.

Que en la Ley General de Bienes Nacionales en el artículo 61, preceptúa que los inmuebles federales prioritariamente se destinarán al servicio de las instituciones públicas, mediante el acuerdo administrativo, en el que se especificará la institución destinataria y el uso autorizado y que en su párrafo segundo, establece que corresponde a la Secretaría emitir el acuerdo administrativo de destino de inmuebles federales con excepción de las áreas de la zona federal marítimo terrestre y de los terrenos ganados al mar, en cuyo caso la emisión del acuerdo respectivo corresponderá a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Que dentro de los bienes de dominio público de la Federación, se encuentra una superficie de 41,796.070 m² de playa marítima, de zona federal marítimo terrestre y de terrenos ganados al mar, ubicada frente a las instalaciones del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, ubicada en el Puerto de Abrigo de Telchac Puerto, municipio de Telchac Puerto, estado de Yucatán, la cual se identifica en el plano de levantamiento topográfico con clave N° TOPO-1, hoja 1 de 1 y 1bis de 1, elaborado a escala 1:1,000, de abril de 2025, el cual se ajusta a la delimitación oficial de la zona federal marítimo terrestre para el municipio de Telchac Puerto, en el estado de Yucatán con clave 31082/2023/01, plano 5 de 6, elaborado a escala 1:2,000, en noviembre de 2022, zona 16, datum de referencia WGS84, que obra en el expediente **176/YUC/2020** del archivo de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros, cuya descripción técnico-topográfica está señalada en el artículo primero de este Acuerdo.

Que por Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2005, se destinó al servicio del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, la superficie de 69,909.82 m² de terrenos ganados al mar, ubicada en Telchac Puerto, municipio de Telchac Puerto, estado de Yucatán, con el objeto de que la utilice en la instalación de una estación marina experimental.

Que el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, mediante solicitud recibida con fecha 5 de febrero de 2020, modificada por escrito de fecha 31 de octubre de 2025, pide se le destine la superficie descrita en el considerando primero del presente, para uso de protección y conservación de la duna costera, anidación de aves y tortugas marinas, así como para mantener su estado natural, realizar acciones de investigación en oceanografía costera y transporte de litoral y acceso a las instalaciones del propio Instituto. Asimismo, solicita que, en virtud de la dinámica del mar que ganó terrenos al mar, se actualicen las coordenadas y la naturaleza jurídica de la superficie que le fue destinada mediante el acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2005, a que se refiere el considerando que antecede.

Que mediante oficio sin número de fecha 31 de octubre de 2019, el Director General del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial del estado de Yucatán, emitió constancia que acredita la compatibilidad del uso del suelo para la superficie solicitada en destino.

Que la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros, emitió las opiniones técnicas N° DDPIF-1193/2025 de fecha 12 de noviembre de 2025, de la Dirección de Delimitación, Padrón, Inventario y Catastro y la N° SRA-DGZFM-TAC-DMIAC-610/2025 de fecha 27 de noviembre de 2025, por la Dirección de Manejo Integral de Ambientes Costeros, por lo que determinó que la solicitud realizada por el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, cumple técnica y ambientalmente con los requerimientos establecidos en la normatividad vigente.

Que en virtud de que el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, ha integrado debidamente su solicitud de destino, conforme a los artículos 62 de la Ley General de Bienes Nacionales y 22 del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar, y siendo propósito del Ejecutivo Federal dar el óptimo aprovechamiento al patrimonio inmobiliario federal, dotando en la medida de lo posible a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal con los inmuebles que requieran para la atención de los servicios públicos a su cargo, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se destina al servicio del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, la superficie de 41,796.070 m² de playa marítima, de zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar, ubicada en el Puerto de Abrigo de Telchac Puerto, municipio de Telchac Puerto, estado de Yucatán, para uso de protección y conservación de la duna costera, de anidación de aves y tortugas marinas, así como para mantener su estado natural, realizar acciones de investigación en oceanografía costera y transporte de litoral y acceso a las instalaciones del propio Instituto, cuya descripción técnico-topográfica es la siguiente:

Cuadro de coordenadas de zona federal marítimo terrestre (ZF-1)

V	COORDENADAS	
	X	Y
PM304	260558.8410	2361820.1337
ZF288	260553.8510	2361798.7890
ZF287	260562.6580	2361800.5013
ZF286	260595.3785	2361806.8631
ZF285	260618.5227	2361801.6026
ZF284	260639.0856	2361795.4845
ZF283	260659.2837	2361788.2762
ZF282	260680.2031	2361781.8428
ZF281	260692.2561	2361780.3540
ZF280	260724.7565	2361776.1503
VD29	260737.7729	2361773.1188
V48	260788.7630	2361772.4180
V47	260857.7570	2361768.8550
V46	260930.6000	2361765.8410
V45	261057.8750	2361762.1980
PM284A	261058.0308	2361778.5642
PM285	261046.9853	2361778.8246
PM286	261012.2934	2361779.6426
PM287	260978.2635	2361780.5560
PM288	260941.8271	2361781.6984
PM289	260901.8074	2361779.9326
PM290	260893.6715	2361779.2885

PM291	260883.5679	2361779.6845
PM292	260872.3103	2361780.1258
PM293	260835.7288	2361781.6635
PM294	260799.5747	2361783.1966
PM295	260773.7393	2361784.1891
PM296	260746.6495	2361791.5866
PM297	260728.3165	2361795.8564
PM298	260694.7647	2361800.1961
PM299	260684.4007	2361801.4763
PM300	260665.5874	2361807.2620
PM301	260645.3029	2361814.5011
PM302	260623.5963	2361820.9595
PM303	260595.7001	2361827.3001
PM304	260558.8410	2361820.1337

Superficie: 8,271.275 m²

Cuadro de coordenadas de terrenos ganados al mar (TGM-1),

V	COORDENADAS	
	X	Y
VD29	260737.7727	2361773.1188
VD28	260725.9670	2361773.2810
VD27	260680.0429	2361776.1221
VD26	260561.3235	2361783.4668
ZF289	260560.7159	2361792.1298
ZF288	260553.8510	2361798.7890
ZF287	260562.6580	2361800.5013
ZF286	260595.3785	2361806.8631
ZF285	260618.5232	2361801.6025
ZF284	260639.0859	2361795.4844
ZF283	260659.2844	2361788.2760
ZF282	260680.2029	2361781.8428
ZF281	260692.2528	2361780.3544
ZF280	260724.7565	2361776.1503
VD29	260737.7727	2361773.1188

Superficie: 2,359.609 m²

Cuadro de coordenadas de playa marítima (PM-1)

V	COORDENADAS	
	X	Y
PMAR1	260544.9453	2361897.8013
PMAR2	260571.2480	2361894.5563
PMAR3	260602.7369	2361888.0319
PMAR4	260647.2671	2361880.3467

PMAR5	260676.4058	2361874.3778
PMAR6	260690.1875	2361871.5660
PMAR7	260705.6618	2361869.4245
PMAR8	260720.0791	2361866.8136
PMAR9	260735.2316	2361864.2810
PMAR10	260746.5661	2361861.6378
PMAR11	260760.4632	2361859.1174
PMAR12	260772.4589	2361857.3951
PMAR13	260786.0855	2361855.4886
PMAR14	260799.5262	2361852.9967
PMAR15	260813.6799	2361851.1436
PMAR16	260827.6980	2361848.7744
PMAR17	260843.0532	2361846.2418
PMAR18	260857.4407	2361844.7810
PMAR19	260872.7367	2361842.5848
PMAR20	260886.1225	2361840.4122
PMAR21	260900.5553	2361838.3337
PMAR22	260911.6945	2361837.2847
PMAR23	260926.5054	2361834.9479
PMAR24	260940.2334	2361833.9076
PMAR25	260967.4427	2361829.1610
PMAR26	260981.2838	2361827.7163
PMAR27	260994.7046	2361825.7510
PMAR28	261005.8080	2361823.8352
PMAR29	261021.2375	2361821.4509
PMAR30	261032.4044	2361819.5027
PMAR31	261048.8493	2361816.9747
PMAR32	261062.9770	2361814.7339
PM284A	261058.0308	2361778.5642
PM285	261046.9853	2361778.8246
PM286	261012.2934	2361779.6426
PM287	260978.2664	2361780.5559
PM288	260941.8271	2361781.6984
PM289	260901.8067	2361779.9326
PM290	260893.6715	2361779.2885
PM291	260883.5679	2361779.6845
PM292	260872.3221	2361780.1253
PM293	260835.7288	2361781.6635
PM294	260799.5769	2361783.1965
PM295	260773.7393	2361784.1891

PM296	260746.6509	2361791.5863
PM297	260728.3166	2361795.8564
PM298	260694.7624	2361800.1964
PM299	260684.4009	2361801.4762
PM300	260665.5865	2361807.2623
PM301	260645.3019	2361814.5015
PM302	260623.5964	2361820.9594
PM303	260595.7000	2361827.3001
PM304	260558.8410	2361820.1337
PMAR1	260544.9453	2361897.8013

Superficie: 31,165.186 m²

SUPERFICIE TOTAL: 41,796.070 m²

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se actualizan las coordenadas y naturaleza jurídica de la superficie destinada al Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, mediante Acuerdo Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de mayo de 2005, cuya descripción técnico topográfica es la siguiente:

Cuadro de coordenadas de terrenos ganados al mar (TGM-2)

V	COORDENADAS	
	X	Y
VD1	261042.5300	2361604.1890
VD2	261024.4030	2361617.8210
VD3	260988.4860	2361638.7630
VD4	260889.1840	2361636.3460
VD5	260801.0120	2361626.1590
VD6	260728.0130	2361626.7870
VD7	260727.7800	2361627.7963
VD8	260726.1263	2361634.9590
VD9	260725.4840	2361641.3820
VD10	260724.5645	2361650.5774
VD11	260721.7367	2361653.2389
VD12	260719.7187	2361655.1381
VD13	260709.6847	2361677.3105
VD14	260639.7257	2361671.6456
VD15	260618.7908	2361666.0938
VD16	260611.4104	2361665.5713
VD17	260597.6378	2361664.5962
VD18	260597.7977	2361658.4200
VD19	260598.8249	2361618.7491
VD20	260598.8836	2361616.4826
VD21	260598.5489	2361614.3694
VD22	260583.3186	2361612.2289

VD23	260578.7280	2361670.8241
VD24	260568.5900	2361732.7731
VD25	260562.0957	2361772.4568
VD26	260561.3235	2361783.4668
VD27	260680.0429	2361776.1221
VD28	260725.9670	2361773.2810
VD29	260737.7729	2361773.1188
VD30	260741.7452	2361772.1936
VD31	260742.2268	2361772.0621
VD32	260753.3541	2361769.0235
VD33	260770.6815	2361764.2918
VD34	260798.7671	2361763.2129
VD35	260834.8889	2361761.6811
VD36	260871.4987	2361760.1422
VD37	260882.7846	2361759.6999
VD38	260894.0705	2361759.2575
VD39	260903.0378	2361759.9675
VD40	260941.9547	2361761.6846
VD41	260977.6818	2361760.5644
VD42	261011.7894	2361759.6489
VD43	261046.5139	2361758.8302
VD44	261057.5227	2361758.5706
VD1	261042.5300	2361604.1890

Superficie: 60,672.163

Cuadro de coordenadas de zona federal marítimo terrestre ZF-2

V	COORDENADAS	
	X	Y
V45	261057.8750	2361762.1980
V46	260930.6000	2361765.8410
V47	260857.7570	2361768.8550
V48	260788.7630	2361772.4180
VD29	260737.7729	2361773.1188
VD30	260741.7452	2361772.1936
VD31	260742.2268	2361772.0621
VD32	260753.3541	2361769.0235
VD33	260770.6815	2361764.2918
VD34	260798.7671	2361763.2129
VD35	260834.8889	2361761.6811
VD36	260871.4987	2361760.1422
VD37	260882.7846	2361759.6999

VD38	260894.0705	2361759.2575
VD39	260903.0378	2361759.9675
VD40	260941.9547	2361761.6846
VD41	260977.6818	2361760.5644
VD42	261011.7894	2361759.6489
VD43	261046.5139	2361758.8302
VD44	261057.5227	2361758.5706
V45	261057.8750	2361762.1980

Superficie 1,890.676 m²

Cuadro de coordenadas de zona federal marítimo terrestre ZF-3

V	COORDENADAS	
	X	Y
VD26	260561.3235	2361783.4668
V49	260560.2834	2361783.5311
VD25	260562.0957	2361772.4568
VD26	260561.3235	2361783.4668

Superficie: 5.701 m²

Cuadro de coordenadas de zona federal marítimo terrestre ZF-4

V	COORDENADAS	
	X	Y
VD15	260618.7908	2361666.0938
VD16	260611.4104	2361665.5713
VD17	260597.6378	2361664.5962
VD18	260597.7977	2361658.4200
VD19	260598.8249	2361618.7491
VD20	260598.8836	2361616.4826
V50	260603.6330	2361646.4692
V51	260617.3299	2361665.7064
VD15	260618.7908	2361666.0938

Superficie: 317.46 m²

Cuadro de coordenadas de zona federal marítimo terrestre ZF-5

V	COORDENADAS	
	X	Y
VD12	260719.7187	2361655.1381
VD11	260721.7367	2361653.2389
VD10	260724.5645	2361650.5774
VD9	260725.4840	2361641.3820
VD8	260726.1263	2361634.9590
V52	260723.2890	2361647.2488
VD12	260719.7187	2361655.1381

Superficie: 23.533 m²

SUPERFICIE TOTAL: 62,909.82 m²

ARTÍCULO TERCERO.- Se ratifica el texto y contenido del acuerdo de destino publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de mayo de 2005, en lo que no se oponga al presente.

ARTÍCULO CUARTO.- Este Acuerdo únicamente confiere al Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, el derecho de usar la superficie destinada al cumplimiento del objeto señalado en el artículo primero del presente instrumento, no transmite la propiedad ni crea derecho real alguno a favor del destinatario, en términos de lo dispuesto por la Ley General de Bienes Nacionales y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

ARTÍCULO QUINTO.- La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en cualquier momento, podrá delimitar nuevamente la zona federal marítimo terrestre, motivo por el cual las coordenadas de los vértices, rumbos y distancias de las poligonales que integran la superficie destinada, pueden ser modificadas.

ARTÍCULO SEXTO.- En el caso de que Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, dé a la superficie de zona federal marítimo terrestre que se destina, un aprovechamiento distinto al previsto en este Acuerdo, sin la previa autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, o la deje de utilizar o necesitar, dicho bien con todas sus mejoras y accesiones se le retirará de su servicio para ser administrada por esta última.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- El Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, para realizar las actividades autorizadas en la superficie que se destina obtendrá, de ser el caso, las autorizaciones federales, estatales y municipales que correspondan; así como debe de ajustarse a las disposiciones vigentes en materia de protección al ambiente.

ARTÍCULO OCTAVO.- El Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, está obligada a dar cumplimiento a lo siguiente:

- a) Mantener en óptimas condiciones de higiene la superficie destinada.
- b) Coadyuvar en las campañas de limpieza y mejoramiento ambiental que la Secretaría implemente en la zona destinada.
- c) Realizar las medidas apropiadas para evitar la proliferación de la fauna nociva en el área destinada.
- d) Permitir el libre tránsito por las playas y la zona federal marítimo terrestre, por los accesos previamente establecidos.

Se debe abstener de:

- e) Realizar obras, construcciones o instalación sin contar con la previa y expresa autorización de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros y haber cumplido los requisitos establecidos en la normatividad vigente.
- f) Realizar obras, construcciones o instalación que delimiten la superficie destinada con cercas, alambradas, bardas, setos o cualquier elemento semejante que impida, inhiba o restrinja el libre tránsito por la zona.
- g) Almacenar de manera permanente residuos de cualquier tipo, debiendo realizar un buen manejo de los mismos y su disposición se debe realizar en los sitios que las autoridades municipales señalen para tal fin.
- h) Realizar descargas residuales al mar o dentro de la superficie a que se refiere el presente ordenamiento.
- i) Modificar la morfología de la zona que se destina o las condiciones naturales imperantes en la misma.
- j) Realizar cualquier actividad lucrativa en relación con la superficie que se otorga.

ARTÍCULO NOVENO.- La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros, en el ámbito de sus atribuciones, vigilará el estricto cumplimiento del presente Acuerdo.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 27 de marzo de 2026.- La Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales,
Alicia Isabel Adriana Bárcena Ibarra.- Rúbrica.

RESPUESTA a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-174-SEMARNAT-2024, Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, publicado el 7 de junio de 2024.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

ILEANA AUGUSTA VILLALOBOS ESTRADA, Subsecretaria de Regulación Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1° párrafos primero, segundo y tercero, 4o., párrafos cuarto y sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1°, 2°, fracción I, 26, fracción VIII y 32 Bis, fracciones IV y V de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 3, fracción XI, 38, fracción II, 39, fracción V, 40 fracciones I, X y XII, 41 y 47, fracción II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; - 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 10, fracción VIII 35, fracciones VI, VII y VIII, y Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; y 1°, 2, fracción VII, 3, letra A, fracción II, 7,° fracciones III y XVI, 15, fracciones VII, VIII y IX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publica la respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-174-SEMARNAT-2024, Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2024.

PROMOVENTE: Cristian Barroso, 1 de julio de 2024	
1	<p>Comentario 1.</p> <p>1. El proyecto de norma establece que toma como referencia la Regla Estadounidense (CFR, título 40, parte 1039). Respecto a este punto me podría aclarar si el proyecto establece los mismos límites que la norma estadounidense o si difieren?</p> <p>Comparando los límites establecidos en la tabla 1 del proyecto como en la norma de USA, encuentro que los límites indicados para CO, HCNM y HC son los mismos mientras que para PM los límites indicados en en el proyecto, es correcto?</p>
	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>
2	<p>Comentario 2.</p> <p>2. Por otra parte, siguiendo lo establecido en el punto 5.2, el proyecto indica que a efecto de demostrar el cumplimiento con los límites máximos permisibles, la PROFEPA o el Organismo de Certificación, aceptara:</p> <p>" I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen o del país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por el Organismo de certificación correspondiente al país de origen, o en el país de certificación."</p> <p>En este caso, se aceptaría el certificado de la EPA (USA) para motores?</p>
	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>
PROMOVENTE: Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México.	
3	<p>Comentario 1.</p> <p>Sección Considerandos</p> <p>Pág. 1</p> <p>Párrafo/Numeral</p> <p>Considerandos</p> <p>Dice</p> <p>Debe decir</p> <p>Propuesta:</p> <p>...“Que el programa de Gestión de Calidad del Aire de la zona Metropolitana del Valle de México 2021-2030 (ProAire), establece en la acción 14.3 Elaborar una NOM para maquinaria nueva que incorpore los Límites Máximos Permisibles de emisión, así como los requisitos técnicos que debe cumplir el sector, lo anterior, con la finalidad de reducir las emisiones de fuentes de área dentro de la ZMVM”...</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Se sugiere incluir en los considerandos, al ProAire ZMVM 2021-2030, mismo que trae como propuesta en su Medida 14, la creación de esta norma, así mismo, es un documento que contempla las acciones federales y está validado por la SEMARNAT.</p>
	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el grupo de trabajo identificó que la promovente no citó el nombre correcto del Programa, en este sentido, no procede la inclusión de la redacción sugerida.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>No obstante, el grupo de trabajo determinó sustituir el nombre del Programa en mención con el título original, mismo que se encuentra en la página electrónica a que se refiere en el numeral 7.12 de la Norma definitiva, motivo por el cual se modifica el Considerando y el numeral 7.12.</p> <p>Adicionalmente a lo planteado por la promovente, el grupo de trabajo determinó necesario corregir las páginas electrónicas de los numerales 7.6, 7.7 y 7.12 del apartado de Referencias bibliográficas.</p> <p>Decía:</p> <p style="text-align: right;">Considerandos</p> <p>...</p>

	<p>Que el Programa de Gestión Federal para Mejorar la Calidad del Aire de la Megalópolis, PROAIRE de la Megalópolis 2017-2030, publicado por la Comisión Ambiental de la Megalópolis el 10 de agosto de 2017, a través de la página electrónica de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, conformado por seis líneas estratégicas y 38 medidas, tiene como propósito reducir el 58% de las MP2.5 (partículas finas), el 32% de los NOX (óxidos de nitrógeno), el 46% de los COV (compuestos orgánicos volátiles) y el 75% del SO2 (dióxido de azufre) de las emisiones totales para el año 2030, así como de carbono negro y de dióxido de carbono; en entidades que integran la Megalópolis (Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla y Tlaxcala, más Querétaro), que presentan problemas de contaminación atmosférica, siendo las partículas y el ozono los contaminantes que mayormente sobrepasan los límites máximos permisibles establecidos en las normas oficiales mexicanas de calidad del aire, situación que impacta en la salud de los más de 39 millones de habitantes de esta región del país, así como en los ecosistemas y en los cultivos.</p> <p>...</p> <p>7.6 Estrategia Nacional de la Calidad del Aire Visión 2017-2030, publicada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el 23 de abril de 2018. Pág. electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5301093&fecha=03/06/2013#gsc.tab=0</p> <p>7.7 Estudio de impactos en salud por la contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de control, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Pág. electrónica: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/196765/Estimacion_n_de_impactos_2016.pdf</p> <p>...</p> <p>7.12 Programa de Gestión Federal para Mejorar la Calidad del Aire de la Megalópolis, PROAIRE de la Megalópolis 2017-2030, publicado por la Comisión Ambiental de la Megalópolis el 10 de agosto de 2017. Pág. electrónica: https://framework-gb.cdn.gob.mx/data/institutos/semarnat/Programa_de_Gesti%C3%B3n_Federal_2017-2030_final.pdf</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p style="text-align: center;">Considerandos</p> <p>...</p> <p>Que el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad de Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México (ProAire ZMVM 2021-2030), a través de la página electrónica de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, conformado por seis líneas estratégicas y 38 medidas, tiene como propósito reducir el 58% de las MP2.5 (partículas finas), el 32% de los NOX (óxidos de nitrógeno), el 46% de los COV (compuestos orgánicos volátiles) y el 75% del SO2 (dióxido de azufre) de las emisiones totales para el año 2030, así como de carbono negro y de dióxido de carbono; en entidades que integran la Megalópolis (Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla y Tlaxcala, más Querétaro), que presentan problemas de contaminación atmosférica, siendo las partículas y el ozono los contaminantes que mayormente sobrepasan los límites máximos permisibles establecidos en las normas oficiales mexicanas de calidad del aire, situación que impacta en la salud de los más de 39 millones de habitantes de esta región del país, así como en los ecosistemas y en los cultivos.</p> <p>...</p> <p>7.6 "Estrategia Nacional de Calidad del Aire". Sitio web Semarnat; publicado 01/03/2017; consultado 07/03/2017; Páginas. electrónicas: https://www.gob.mx/inecc/articulos/mexico-presenta-estrategia-nacional-de-calidad-del-aire-enca; y https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/195809/Estrategia_Nacional_Calidad_del_Aire.pdf</p> <p>7.7 Estimación de impactos en la salud por contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de gestión, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Pág. electrónica: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/196765/Estimacion_n_de_impactos_2016.pdf</p> <p>...</p> <p>7.12 Programa de Gestión para Mejorar la Calidad de Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México (ProAire ZMVM 2021-2030). SEDEMA, SMAGEM, SEMARNATH y SEMARNAT. Ciudad de México, diciembre, 2021. Pág. electrónica: http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/proaire2021-2030/</p> <p>...</p>
--	---

4	<p>Comentario 2.</p> <p>Sección: 1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>Pág. 4</p> <p>Párrafo/Numeral</p> <p>1.1</p> <p>Dice</p> <p>El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx) óxidos de nitrógeno (Nox) y partículas (MP), provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible.</p> <p>Debe decir</p> <p>El Presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usan diésel como combustible, así como los criterios de cumplimiento.</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Se sugiere no hacer referencia a los contaminantes "hidrocarburos (HC)", "hidrocarburos no metano (HCNM)" Y "Nox", toda vez que la norma no establece límites para estos contaminantes de forma individual.</p> <p>Considerando que la Nom establece criterios de cumplimiento, como la "Durabilidad de las emisiones", se sugiere agregar que dicha norma establece criterios de cumplimiento.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, se aclara que tal como se describe en los términos de "hidrocarburos no metano (HCNM)" y "NOx", no establece límites para estos contaminantes de forma individual, Sin embargo, en caso de que se cuente con motores nuevos o maquinaria de este tipo que los incorpore, que puedan cumplir con estándares superiores al establecido en el presente Proyecto de NOM, estos podrían ser necesarios para su aplicación; motivo por el cual, no se eliminan del Objetivo y Campo de aplicación y no procede el comentario.</p> <p>Por otra parte, con relación a "que la NOM establece criterios de cumplimiento, como la "Durabilidad de las emisiones", el promovente sugiere agregar en el objetivo que se debe establecer criterios de cumplimiento", el grupo de trabajo decidió no incluirlo en el objetivo, dado que los valores de durabilidad de las emisiones se deberán cumplir como parte de los parámetros incluidos en el propio estándar, es decir, es un requisito fundamental para su cumplimiento. En este sentido tampoco procede el comentario.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Adicional a lo planteado por el comentarista, el grupo de trabajo identificó que, a fin de mantener los valores que la promovente sugiere eliminar en su propuesta relacionada con los contaminantes "hidrocarburos (HC)", "hidrocarburos no metano (HCNM)" Y "NOx"; motivo por el cual se mantiene el texto del objetivo del Proyecto de NOM, se incluye un Apéndice B (informativo) y un artículo Transitorio Tercero, a fin de que, los sujetos regulados que deseen cumplir con los estándares superiores a los incluidos en el apartado 4. Especificaciones, puedan utilizarlo de manera voluntaria, para certificar motores o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore; también, se modifica el numeral 7.3 para incorporar la referencia bibliográfica correspondiente dentro de dicho numeral; además, en el Índice del contenido se agrega un nuevo apartado de Apéndice B (informativo); asimismo, se señala que a partir de este comentario, en todo el documento de la Propuesta Regulatoria se modifica "Proyecto de Norma Oficial Mexicana" por "Norma Oficial Mexicana".</p> <p>Por otra parte, y dado la inclusión del Apéndice B (informativo), a fin de requisitar la información relacionada a este apéndice, se agregan dos numerales A.10 y A.11 en el Apéndice A (normativo), para quedar de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>7.3 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, Título 40 (CFR 40), Parte 1039 y Apéndice II, revisado en abril de 2009.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 Nombre o razón social del solicitante</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm3).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p>
---	---	---

	<p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>d) Ficha técnica</p> <p>A.4 Descripción del motor:</p> <p>e) Tipo de alimentación de combustible.</p> <p>f) Tipo de sistema de enfriamiento, y</p> <p>g) Diámetro y carrera del pistón.</p> <p>A.5 Número de certificado ambiental otorgado por la autoridad ambiental u organismo del país de origen o de certificación.</p> <p>A.6 Autoridad que certifica u organismo de certificación, indicando el país en donde se emitió el certificado de origen correspondiente.</p> <p>A.7 Ciclo de prueba utilizado para obtener el certificado de origen correspondiente.</p> <p>A.8 Límites máximos permisibles que se cumplen conforme a lo establecido en el numeral 4.1 de este instrumento normativo, según corresponda.</p> <p>A.9 Resultados de la prueba de emisiones, según corresponda:</p> <p>a) CO (g/kWh);</p> <p>b) HC (g/kWh);</p> <p>c) HCNM (g/kWh);</p> <p>d) HCNM + NOx (g/kWh);</p> <p>e) HC + NOx (g/kWh);</p> <p>f) NOx (g/kWh);</p> <p>g) Partículas (MP) (g/kWh); y</p> <p>A.10 Descripción de los valores de vida útil, conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio.</p> <p>Dice:</p> <p>7.3 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, Título 40 (CFR 40), Parte 1039; Sección 1039.101; Parte 89, Subpartes D y E; y Apéndice II, revisado en abril de 2009.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>...</p> <p>A.10 En caso de utilizar Apéndice B (informativo), describir el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD), especificando su número de identificación o familia OBD; y</p> <p>A.11 En caso de utilizar Apéndice B (informativo), describir el sistema de control de emisiones.</p> <p style="text-align: center;">Apéndice B (informativo)</p> <p>Parámetros a utilizar para certificar motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore con los ciclos de prueba correspondientes, conforme a la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen, según corresponda</p> <p>B.1 Generalidades</p> <p>Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los</p>
--	---

	<p>Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), óxidos de nitrógeno (NOx) partículas (MP), contemplados en la Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4 y los parámetros de durabilidad de las emisiones correspondientes.</p> <p>B.2 Sistemas de Diagnóstico a Bordo</p> <p>Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible que cumplan con algún estándar establecido en las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, de la presente norma deberán contar con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB u OBD, por sus siglas en inglés, es el módulo electrónico integrado por un conjunto de rutinas y monitores, diseñado para diagnosticar el funcionamiento de los componentes relacionados con el control de emisiones de gases contaminantes).</p> <p>B.2.1 La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral B.1 del presente Apéndice, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del SDB/OBD y deberá estar incluida en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema SDB/OBD, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.</p> <p>B.2.2. El sistema SDB/OBD deberá cumplir con lo señalado en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.</p> <p>B.3 Consideraciones para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx y de MP</p> <p>B.3.1 En el caso de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, para cumplir con las emisiones de NOx y MP establecidas en alguno de los estándares de las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, contarán con un sistema de reducción catalítica selectiva, y el fabricante o importador asegurarán que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOx y de MP, de acuerdo con lo establecido en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, conforme al certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los Organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. Si en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifica el cumplimiento del sistema de control de NOx y de MP, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.</p>
--	--

Tabla B.1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HCNM + NOx	HCNM	NOx	MP
	g/kW-h ^a				
130 ≤ P ≤ 560	3.5		0.19	0.40	0.02
56 ≤ P < 130	5.0		0.19	0.40	0.02
37 ≤ P < 56	5.0	4.7			0.03
19 ≤ P < 37	5.5	4.7			0.03

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.2- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	2.0	0.025
75 ≤ P < 130	5.0	0.19	3.3	0.025
56 ≤ P < 75	5.0	0.19	3.3	0.025
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: L, M, N y P, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.3- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: Q y R, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

		<p>Tabla B.4- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1" data-bbox="850 331 1386 520"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Potencia neta máxima del motor (kW)</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/kW-h^a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td>3.5</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>56 ≤ P < 130</td> <td>5.0</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>37 ≤ P < 56</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>19 ≤ P < 37</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE. Categoría de motor NRE, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>...</p> <p>Tercero. El Apéndice B (informativo) de la presente Norma Oficial Mexicana se utilizará de manera voluntaria, a efectos de certificar motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible.</p>	Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP	g/kW-h ^a				130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015	37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015	19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015
Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC		NOx	MP																										
	g/kW-h ^a																														
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015																											
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015																											
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015																											
19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015																											
<p>5</p>	<p>Comentario 3. Sección: 4 Especificaciones Pág. 7 Párrafo/Numeral 4.2 Dice Los valores de durabilidad de la emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxido de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxido de nitrógeno (HC+NOx) y particular (MP), proveniente del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearan para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW)...</p> <p>Debe decir Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxido de nitrógeno (HC+NOx) y particular (MP), provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW)..."</p> <p>Comentarios/observaciones Se sugiere agregar el término "incorporados o a ser instalados" para estar homologados en todas las secciones de la norma.</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE. Conforme con el comentario del promovente, se acepta la propuesta y se incorpora el texto tanto en el numeral, como en todas las menciones dentro del instrumento normativo, el término "motores nuevos incorporados o a ser instalados que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera", para quedar de la siguiente manera: Decía: 4.2 Los valores de durabilidad de la emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación: Dice: 4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxido de nitrógeno (HCNM+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:</p>																													
<p>6</p>	<p>Comentario 4. Sección: 5 Procedimiento de Evaluación de la Conformidad. Pág. 7 Párrafo/Numeral 5.1 Dice Los importadores o fabricantes de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, de manera previa a</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el PROY-NOM-174-SEMARNAT-2024 considera al trámite PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso certificación de vehículos nuevos", o el que lo sustituya. Se aclara que dentro del grupo de trabajo decidió que dicho trámite es el correcto para llevar a cabo el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria, motivo por el cual, no se modifica el texto.</p>																													

	<p>llevar a cabo la importación definitiva o la primera enajenación de estos dentro del territorio nacional, deberán obtener el Certificado NOM asociado a este instrumento normativo; el cual, será expedido por la PROFEPA, a través del trámite PROFEPA-03-005. “Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos”, o el que lo sustituya.</p> <p>Debe decir</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>El trámite que se encuentra en la web no está actualizado porque refiere a especificaciones de la NOM-044-SEMARNAT-2017.</p> <p>https://catalogonacional.gob.mx/FichaTramite?traHomoclave=PROFEPA-03-005</p> <p>por lo que al momento de actualizarlo se debe garantizar que los documentos que solicitan en el numeral 5.2 corresponden con los solicitados en el trámite PROFEPA-03-005.</p>	<p>Por lo anterior, la PROFEPA es la autoridad encargada de modificar el trámite, a fin de que se considere dentro de las Normas Oficiales Mexicanas que aplica el trámite en mención, la incorporación de esta Norma Oficial Mexicana, y dar certeza a los usuarios de cuáles son las regulaciones que les aplica este trámite.</p>
7	<p>Comentario 5.</p> <p>Sección: 5 Procedimientos de Evaluación de la Conformidad</p> <p>Pág. 7</p> <p>Párrafo/Numeral</p> <p>5.3.5</p> <p>Dice</p> <p>En caso de que PROFEPA, o en su caso, los Organismos de certificación detecten alguna irregularidad u omisión en los documentos presentados. El interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión para continuar con el trámite.</p> <p>Debe decir</p> <p>En caso de que PROFEPA, o en su caso, los Organismos de certificación, detecten alguna irregularidad u omisión en la información presentada, el interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión en un término de 15 días hábiles para continuar con el trámite, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Se sugiere la siguiente propuesta con el fin de precisar que la revisión referida en este numeral es más exhaustiva y que no parezca repetida con la revisión del numeral 5.3.1. Así mismo, se deberá establecer el plazo que tiene el interesado para subsanar la irregularidad detectada.</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Conforme con el comentario del promovente, el grupo de trabajo aceptó la propuesta. Asimismo, se ajusta el texto, a fin de que solo se considere al Certificado NOM y este sustituya al término “Dictamen de cumplimiento”, para que solo sea un documento el que compruebe el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria, para quedar de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>5.3.5 En caso de que PROFEPA, o en su caso, los Organismos de certificación, detecten alguna irregularidad u omisión en los documentos presentados. El interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión para continuar con el trámite. De no subsanarse las deficiencias manifestadas en el plazo establecido, el trámite será desechado y si la evaluación está a cargo del Organismo de certificación acreditado y aprobado, este debe expedir un informe a través del cual indique el motivo por el cual no otorgó el Dictamen de cumplimiento correspondiente y posteriormente avisará a la PROFEPA y al interesado anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas correspondientes. En ese caso, la PROFEPA llevará a cabo las acciones pertinentes.</p> <p>Dice:</p> <p>5.3.5 En caso de que la PROFEPA o que los Organismos de certificación, detecten alguna irregularidad u omisión en la información presentada, el interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión en un término de 15 días hábiles para continuar con el trámite, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente. De no subsanarse las deficiencias manifestadas en el plazo establecido, el trámite será desechado y si la evaluación está a cargo del Organismo de certificación acreditado y aprobado, este debe expedir un informe a través del cual indique el motivo por el cual no otorgó el Certificado NOM correspondiente y posteriormente avisará a la PROFEPA y al interesado anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas correspondientes. En ese caso, la PROFEPA llevará a cabo las acciones pertinentes.</p>
8	<p>Comentario 6.</p> <p>Sección: 5 Procedimientos de Evaluación de la Conformidad</p> <p>Pág. 8</p> <p>Párrafo/Numeral</p> <p>5.3.6</p> <p>Párrafo 2</p> <p>Dice</p> <p>Los organismos de certificación deben conservar por 5 años la documentación que soporte el Dictamen de Cumplimiento expedido.</p> <p>Debe decir</p> <p>Los Organismo de certificación deben conservar por al menos 6 años, la documentación que soporte el Dictamen de Cumplimiento expedido.</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Con la finalidad de que se cuente con datos para evaluar la efectividad de la noma en su revisión quinquenal, posterior a su publicación, se sugiere que este plazo de conservación de información se establezca por 6 años.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo identificó que la Norma Oficial Mexicana no es un instrumento para establecer obligaciones a los Organismos de certificación.</p> <p>PROCEDENTE</p> <p>Adicional al comentario del promovente, el Grupo de Trabajo estimó pertinente realizar otros ajustes a la Norma Oficial Mexicana definitiva consistentes en el texto de la Propuesta Regulatoria, a fin de que solo se considere al “Certificado NOM” y este sustituya al término “Dictamen de cumplimiento”, para que solo exista un documento que compruebe el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana, en todo el texto del documento de la Propuesta Regulatoria; y sustituir el nombre del trámite PROFEPA-03-005 en el numeral 5.1, para incorporar al final de él el término “en planta” y quede “Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta”.</p>

	<p>En ese sentido, se homologa el documento en su totalidad para que se contemple solamente al "Certificado NOM" y se elimina el término y la definición "Dictamen de cumplimiento" y quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>3.8 Dictamen de Cumplimiento</p> <p>documento emitido por el Organismo de certificación acreditado y aprobado mediante el cual se hace constar que un determinado interesado cumple con lo establecido en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p> <p>...</p> <p>5.1 Los importadores o fabricantes de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, de manera previa a llevar a cabo la importación definitiva o la primera enajenación de estos dentro del territorio nacional, deberán obtener el Certificado NOM asociado a este instrumento normativo; el cual, será expedido por la PROFEPA, a través del trámite PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos" o el que lo sustituya.</p> <p>Para el caso del Dictamen de cumplimiento, este será emitido por los Organismos de certificación debidamente acreditados.</p> <p>El Certificado NOM o el Dictamen de cumplimiento son intransferibles y válidos solamente para el titular, y sólo se otorgará a fabricantes e importadores mexicanos y nacionales de otros países con los que el gobierno mexicano haya suscrito algún acuerdo, convenio o tratado comercial.</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o el Dictamen de cumplimiento por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>...</p> <p>5.3.4 Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA o en su caso, el Organismo de certificación no emite la respuesta correspondiente, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento respectivo.</p> <p>5.3.5 En caso de que PROFEPA, o en su caso, los Organismos de certificación, detecten alguna irregularidad u omisión en los documentos presentados. El interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión para continuar con el trámite. De no subsanarse las deficiencias manifestadas en el plazo establecido, el trámite será desechado y si la evaluación está a cargo del Organismo de certificación acreditado y aprobado, este debe expedir un informe a través del cual indique el motivo por el cual no otorgó el Dictamen de cumplimiento correspondiente y posteriormente avisará a la PROFEPA y al interesado anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas correspondientes. En ese caso, la PROFEPA llevará a cabo las acciones pertinentes.</p> <p>5.3.6 Tratándose de los Organismos de certificación, en caso de que, al finalizar el plazo de respuesta antes señalado no se emita resolución al trámite correspondiente, el interesado podrá interponer una queja ante la autoridad competente, para los efectos legales a los que haya lugar.</p> <p>Los Organismo de certificación deben conservar por al menos años la documentación que soporte el Dictamen de Cumplimiento expedido.</p> <p>...</p> <p>5.6 Vigencia del Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento</p> <p>5.6.1 La vigencia del Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento quedará sujeta a los casos siguientes:</p>
--	--

	<p>...</p> <p>5.6.2 El Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento será cancelado en los siguientes casos:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Cuando la PROFEPA determine que se está haciendo mal uso del Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento.</p> <p>5.6.3 El Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento conforme al cumplimiento del presente instrumento normativo se otorga por familia de motor, y tendrán como vigencia tres años calendario a partir de su expedición, siempre que, no se realice ningún cambio en su sistema de propulsión o tren motriz y los límites máximos permisibles no sean actualizados.</p> <p>5.6.4 El Certificado NOM o el Dictamen de cumplimiento correspondiente, perderá validez cuando la PROFEPA o los Organismos de certificación adviertan y, en su caso, acrediten que el interesado proporcionó información o documentación falsa.</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p>...</p> <p>5.1 Los importadores o fabricantes de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, de manera previa a llevar a cabo la importación definitiva o la primera enajenación de estos dentro del territorio nacional, deberán obtener el Certificado NOM asociado a este instrumento normativo; el cual, será expedido por la PROFEPA, a través del trámite PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos en planta" o el que lo sustituya.</p> <p>El Certificado NOM es intransferible y válido solamente para el titular, y sólo se otorgará a fabricantes e importadores mexicanos y nacionales de otros países con los que el gobierno mexicano haya suscrito algún acuerdo, convenio o tratado comercial.</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 de la presente Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en esta Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>...</p> <p>5.3.4 Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA o en su caso, el Organismo de certificación no emite la respuesta correspondiente, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM.</p> <p>5.3.5 En caso de que la PROFEPA o que los Organismos de certificación, detecten alguna irregularidad u omisión en la información presentada, el interesado deberá subsanar la irregularidad u omisión en un término de 15 días hábiles para continuar con el trámite, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente. De no subsanarse las deficiencias manifestadas en el plazo establecido, el trámite será desechado y si la evaluación está a cargo del Organismo de certificación acreditado y aprobado, este debe expedir un informe a través del cual indique el motivo por el cual no otorgó el Certificado NOM correspondiente y posteriormente avisará a la PROFEPA y al interesado anexando dicho informe, lo cual no podrá exceder los 15 días hábiles contados a partir de que se determinen las causas correspondientes. En ese caso, la PROFEPA llevará a cabo las acciones pertinentes.</p> <p>5.3.6 Tratándose de los Organismos de certificación, en caso de que, al finalizar el plazo de respuesta antes señalado no se emita resolución al trámite correspondiente, el interesado podrá interponer una queja ante la autoridad competente, para los efectos legales a los que haya lugar.</p> <p>...</p> <p>5.6 Vigencia del Certificado NOM</p>
--	---

		<p>5.6.1 La vigencia del Certificado NOM quedará sujeta a los casos siguientes:</p> <p>...</p> <p>5.6.2 El Certificado NOM será cancelado en los siguientes casos:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Cuando la PROFEPA determine que se está haciendo mal uso del Certificado NOM.</p> <p>5.6.3 El Certificado NOM conforme al cumplimiento del presente instrumento normativo se otorga por familia de motor, y tendrán como vigencia tres años calendario a partir de su expedición, siempre que, no se realice ningún cambio en su sistema de propulsión o tren motriz y los límites máximos permisibles no sean actualizados.</p> <p>5.6.4 El Certificado NOM correspondiente, perderá validez cuando la PROFEPA o los Organismos de certificación adviertan y, en su caso, acrediten que el interesado proporcionó información o documentación falsa.</p>
<p>9</p>	<p>Comentario 7.</p> <p>Sección: 5 Procedimientos de Evaluación de la Conformidad Pág. 8 Párrafo/Numeral 5.6.1 Fracción II Dice</p> <p>II Cuando las especificaciones del motor modifiquen sus emisiones.</p> <p>Debe decir</p> <p>II Cuando las especificaciones del motor modifiquen sus emisiones, en cuyo caso, deberá dar aviso a la autoridad y tramitar el Certificado o Dictamen correspondiente."</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Con la finalidad de tener conocimiento sobre los cambios que se pudieran tener, se sugiere solicitar que el regulado dé aviso y tramitar el certificado correspondiente.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, los sujetos regulados no se les puede obligar a dar aviso, sino cumplir con todo el instrumento normativo. Además, se podría interpretar como otro trámite adicional, en este sentido, esta parte del comentario no procede.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Dado que, en el caso de que las especificaciones de que aquellos motores nuevos incorporados o a ser instalados que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera cambien o modifiquen sus especificaciones, los sujetos regulados están obligados a certificar esos motores, por ello, se modifica el texto y queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>5.6.1</p> <p>...</p> <p>II Cuando las especificaciones del motor modifiquen sus emisiones.</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p>5.6.1</p> <p>...</p> <p>II Cuando las especificaciones del motor modifiquen sus emisiones, en cuyo caso, deberán tramitar el Certificado NOM correspondiente.</p> <p>...</p>
<p>10</p>	<p>Comentario 8.</p> <p>Sección: 7. Referencias bibliográficas Pág. 9 Párrafo/Numeral 7.5 Dice</p> <p>Documento EPA-420-B-16-022 elaborado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.</p> <p>Debe decir</p> <p>Nonroad Compression-Ignition Engines: Exhaust Emission Standards, document EPA-420-B-16-022 disponible en: https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockey=P1000A05.pdf</p> <p>Comentarios/observaciones</p> <p>Se sugiere nombrar completo al estudio y agregar la liga.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, dado que se comprobó que el enlace electrónico citado, no se encontró el archivo en mención, motivo por el cual esta parte del comentario se considera como no procedente.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>El grupo de trabajo consideró procedente el título de esta referencia bibliográfica, motivo por el cual se ajusta el texto y queda de la siguiente manera.</p> <p>Decía:</p> <p>7.5 Documento EPA-420-B-16-022 elaborado por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.</p> <p>Dice:</p> <p>7.5 Nonroad Compression-Ignition Engines: Exhaust Emission Standards, documento EPA-420-B-16-022.</p>

11	<p>Comentario 9. Sección: 7. Referencias bibliográficas Pág. 9 Párrafo/Numeral 7.6 Dice Estrategia Nacional de la Calidad del Aire Visión 2017-2030, publicada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el 23 de abril de 2018. Pág. electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5301093&fecha=03/06/2013#gsc.tab=0 Debe decir Estrategia Nacional de la calidad del Aire Visión 2017-2030, publicada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el 23 de abril de 2018. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/195809/Estrategia_Nacional_Calidad_del_Aire.pdf Comentarios/observaciones Actualizar el link, al que corresponde a la Estrategia Nacional de la Calidad del Aire, ya que el que se cita, se refiere al "Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Cambio Climático.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, una vez revisado el comentario, se corroboró el acceso a la página electrónica propuesta por la promovente, sin embargo no se pudo ingresar, motivo por el cual el comentario no procede en su totalidad. PROCEDENTE. Adicional al comentario del promovente, el Grupo de Trabajo estimó pertinente actualizar la página electrónica incluyendo las páginas electrónicas que permitan el acceso al documento de la "Estrategia Nacional de Calidad del Aire", para quedar de la siguiente manera: Decía: 7.6 Estrategia Nacional de la Calidad del Aire Visión 2017-2030, publicada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el 23 de abril de 2018. Pág. electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5301093&fecha=03/06/2013#gsc.tab=0 Dice: 7.6 "Estrategia Nacional de Calidad del Aire". Sitio web Semarnat; publicado 01/03/2017; consultado 07/03/2017: Páginas. electrónicas: https://www.gob.mx/inecc/articulos/mexico-presenta-estrategia-nacional-de-calidad-del-aire-enca; y https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/195809/Estrategia_Nacional_Calidad_del_Aire.pdf</p>
12	<p>Comentario 10 Sección: 7. Referencias bibliográficas Pág. 9 Párrafo/Numeral 7.7 Dice Estudio de impactos en salud por la contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de control, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Debe decir Estudio de impactos en salud por la contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de gestión, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Comentarios/observaciones El nombre correcto del estudio es: Estimación de impactos en la salud por contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de gestión.</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE. Con base en el comentario del promovente, el grupo de trabajo aceptó la propuesta, a fin de dar claridad al título de la referencia bibliográfica y quede de la siguiente manera: Decía: 7.7 Estudio de impactos en salud por la contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de control, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Pág. electrónica: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/196765/Estimacion_n_de_impactos_2016.pdf Dice: 7.7 Estimación de impactos en la salud por contaminación atmosférica en la región centro del país y alternativas de gestión, publicado por el Instituto Nacional de Salud Pública el 12 de diciembre de 2016. Pág. electrónica: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/196765/Estimacion_n_de_impactos_2016.pdf</p>
13	<p>Comentario 11 Sección: 7. Verificación Pág. 9 Párrafo/Numeral 8 Dice La verificación del cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría, a través de la PROFEPA Debe decir La verificación del cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría, a través de la PROFEPA. Cualquier incumplimiento se sancionará de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, La Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, su Reglamento en materia Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera y los demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus funciones. Comentarios/observaciones Con la finalidad de dar certeza jurídica, se sugiere colocar con base en qué Ley se sancionarán los incumplimientos de la norma.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta del promovente refiere a sanciones, lo cual queda fuera del apartado de Verificación, motivo por el cual no procede el comentario. PROCEDENTE. Con base en el comentario del promovente, el grupo de trabajo aceptó la propuesta. Sin embargo, se acordó contemplar un nuevo apartado 9 Sanciones, tal como se encuentra en la NOM-044-SEMARNAT-2017, en ese sentido, se ajusta el numeral correspondiente y se incluye el nuevo apartado en el índice y queda de la siguiente manera: Decía: 8. Verificación La verificación del cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría, a través de la PROFEPA. Dice: 8. Verificación La verificación del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la PROFEPA o las que las sustituyan. 9. Sanciones Cualquier incumplimiento se sancionará de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, La Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, su Reglamento en Materia Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera y los demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus funciones.</p>

PROMOVENTE: Travis Webb, Director técnico, Liderazgo en seguridad y productos, Asociación de Fabricantes de Equipos (AEM), 5 de agosto de 2024	
<p>14 Comentario 1. Transition Time (Transitory Agreements)</p> <p>The Draft Standard is currently slated to enter into force 180 calendar days after being published in the Official Gazette of the Federation as a definitive standard. This short duration will create many difficulties for equipment manufacturers that are currently supplying equipment to Mexico, as well as those looking to enter the market.</p> <p>One key differentiator of non-road mobile equipment relative to other industries, especially heavy-duty on-highway truck, is the low volume & high variety nature in which the equipment is manufactured and sold. The large swath of diverse machine forms and product types across the non-road sectors also comes with a very complex supply chain. On their own, each machine may possess a unique supply chain that runs ten (10) to fourteen (14) layers deep, with ten thousand unique suppliers scattered throughout the world, and around one-hundred thousand (100,000) individual parts per machine.</p> <p>In the case of engines, AEM members produce more than 7,000 unique engine-integrated models of equipment across the construction, agriculture, forestry, utility, and mining sectors in North America. It's important to remember that an equipment manufacturer may not also be the engine manufacturer and must procure a suitable engine for the specific piece of equipment and its intended market. As such, engine lead times for non-vertically integrated equipment manufacturers can easily be 200 days or more. In total, the time it takes for an equipment manufacturer to submit the necessary paperwork to get a piece of equipment approved and working with the supply chain will much exceed the 180-days slated.</p> <p>Recommendation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increase the time period before it will enter into force to no less than 24-months (ideally 36-months) following publication in the Official Gazette of the Federation. 	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>15 Comentario 2. 1.2 Scope of Applications</p> <p>In supporting the creation of an emissions standard for new engines of non-road mobile machinery to improve Mexico's air quality, we do have concerns with used engines and equipment being able to circumvent these efforts, lessening the intended effect of the Draft Standard. This concern is further complicated when in conjunction with clause 5.2(g), implying non-road mobile machinery will no longer be considered "new" once it has exceeded 30hrs of operation.</p> <p>Recommendation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Further address the importation of used non-road mobile machinery and engines with the Draft Standard. 	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>16 Comentario 3. 3.9 Emission Durability</p> <p>Recommendation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remove "fuel consumption" from the definition. 	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>17 Comentario 4. 3.10 Manufacturer</p> <p>The Draft Standard includes "Manufacturer" and "Importer" in the Terms & Definitions. To provide clarity on the applicability, AEM suggests that the term "Equipment Manufacturer" be added to separate engine manufacturers and importers from original equipment manufacturers as they are not always one in the same.</p> <p>Recommendation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Add the term and definition for "Equipment Manufacturer" to the Draft Standard 	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>

<p>18</p>	<p>Comentario 5. 5 Conformity Assessment Procedure The Draft Standard needs clarification on what is required to be produced to obtain the NOM Certificate with regards to the following: 1. Acceptance of different Tier certified engines Manufacturers can no longer obtain US EPA Tier 3 certification on new engines, although they could provide evidence of expired certification (e.g., the most recent U.S. EPA Certificate of Conformity for the engine family). Will other certifications such as UNECE R96 and Brazil MAR-1 be accepted? What about more stringent emission certifications such as US EPA Tier 4F and EU Stage-V? Please confirm. 2. Required technical data Appendix items A.2 (l) and A.3 (d) ask for "Technical Data". This request is too vague. It is also unnecessary, as the relevant technical data was already supplied to the recognized approval authority that granted the referenced certification in the first place, so there is no need to supply it again to Mexico. Appendix items A.2 (d), A.2 (e), and A3 will require various equipment models with identical engines to have their own set of documentation. Required "Technical Data" should be limited to the engine, not the individual piece of non-road mobile machinery itself. 3. Language requirements Currently there is no specified language (i.e. Spanish or English) or metric (i.e. metric or imperial) that submitted documentation or certificates need to be provided in. Recommendation: <ul style="list-style-type: none"> • That other certifications such as UNECE R96 and Brazil MAR-1 be accepted, including more stringent certifications like US EPA Tier 4F and EU Stage-V. • Remove Appendix items A.2 (d), A.2 (e), A.2 (l) and A.3. • Provide clarity on the language requirements of submitted documents and certificates. • Provide a web-based application process to improve efficiency and timeliness of approvals. </p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>19</p>	<p>Comentario 6. 5.6.2(l) This clause states, "When the result of the verification or inspection does not comply with this Draft Mexican Official Standard." Verification of the validity of the NOM Certificate is appropriate, but the Draft Standard does not address what "inspection" entails. Recommendation: <ul style="list-style-type: none"> • Remove "or inspection" from the clause for clarity. </p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>20</p>	<p>Comentario 7. 5.6.3 The Draft Standard does not address how to renew the NOM Certificate after the allotted 3-year validity period. Recommendation: <ul style="list-style-type: none"> • Provide provisions for a web-based renewal process of the NOM Certificate at the end of its 3-year validity period. </p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>
<p>21</p>	<p>Comentario 8. 6 Concordance with International Standards It is beneficial for the Draft Standard to recognize, and be consistent with, International Standards as it ensures availability of product for the Mexican market. Recommendation: <ul style="list-style-type: none"> • Provide clarification on the intent of this clause. </p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario se califica como no procedente, toda vez que no cumple con el requisito previsto en la fracción III, del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, consistente en su presentación en idioma español, motivo por el cual no se acepta y tampoco se realiza ajuste a la Norma definitiva.</p>

PROMOVENTE: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A. C.		
22	<p>Comentario 1.</p> <p>Dice: 1.2.1</p> <p>Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana es aplicable en todo el territorio nacional y es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, así como para la maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable que usan diésel como combustible y que cuentan con una potencia neta entre 19 y 560 kilowatts, equipados con este tipo de motores.</p> <p>Debe decir: Comentario: Para casos de vehículos fuera de carretera, en caso de existir unidades que pudieran causar duda sobre si es o no de carretera, solicitamos se ponga a consideración señalarlos.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el promovente no presenta una propuesta de modificación ni especifica los vehículos fuera de carretera que puedan existir y que pudieran causar duda sobre si es o no de carretera, motivo por el cual el comentario se califica como no procedente.</p> <p>Cabe señalar que, el objetivo y campo de aplicación dan claridad a los sujetos regulados, dado que establece que aplicará a los fabricantes e importadores de motores nuevos o maquinaria nueva que los incorpore, con las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sean consideradas de régimen variable que usan diésel como combustible (si son de régimen constante no les aplica); y 2. Cuenten con una potencia neta entre 19 y 560 kilowatts (es el rango de potencias establecido, dado que, si son menores al límite inferior o mayores al límite superior, no les pueden aplicar los ciclos de prueba establecidos y en consecuencia, no les aplica la Propuesta Regulatoria).
23	<p>Comentario 2.</p> <p>Dice: Debe decir:</p> <p>NOTA: En caso que el motor/vehículo este diseñado de origen para alguna de las aplicaciones excluidas en el presente proyecto de norma pero el usuario final haga un uso distinto al que fue diseñado, el fabricante o importador no será responsable ni objeto de sanción alguna por la falta de tramitación de certificado.</p> <p>Comentario: El fabricante o importador puede informar más no puede controlar las acciones del usuario final quien podría hacer uso del motor/vehículo fuera de carretera para una aplicación para la cual no fue diseñada. Estas acciones no deben repercutir hacia el fabricante o importador</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la nota que sugiere incluir el promovente en su comentario no es necesaria dado que el Objetivo y campo de aplicación son claros (con el ajuste, conforme a la respuesta al comentario número cuatro, 4), cabe indicar que, dicha propuesta sale del alcance del presente instrumento normativo, dado que los usuarios finales no pueden ser sujetos regulados. En ese sentido, el comentario se califica como no procedente.</p>
24	<p>Comentario 3.</p> <p>Dice: Debe decir: 1.2.4</p> <p>Se excluyen del campo de aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los motores con maquinaria de velocidad constante</p> <p>Comentario: Aún cuando en el campo de aplicación se menciona que esta norma aplica para motores nuevos de régimen variable, vemos necesario se especifique que motores con maquinaria de velocidad constante NO son sujetos a ser regulados en esta normativa.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que la propuesta del promovente en su comentario no procede, dado que el Objetivo y campo de aplicación son claros.</p>
25	<p>Comentario 4.</p> <p>Dice: 3.2 Año modelo</p> <p>Periodo comprendido entre el inicio de la producción y el 31 de diciembre del mismo año calendario, de determinado motor nuevo o maquinaria móvil nueva no de carretera, con que dicho fabricante designe al modelo en cuestión.</p> <p>Debe decir: Eliminar</p> <p>Comentario: Para maquinaria fuera de carretera, el año modelo no es relevante como lo sería para vehículos en carretera. Lo que se busca regular son las emisiones y está va relacionado con la tecnología más que con el año modelo. Además, certificados EPA como motores alineados con regulaciones europeas no manejan este concepto, más bien manejan familia de motor.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en respuesta al comentario del Promovente, se informa que el grupo de trabajo decidió mantener la definición, dado que no es un dato condicionante para la obtención del Certificado NOM.</p>

<p>26 Comentario 5.</p> <p>Dice:</p> <p>3.9 Durabilidad de emisiones</p> <p>Se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones y consumo de combustible, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p> <p>Debe decir:</p> <p>Se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad y emisiones sin ser remanufacturado.</p> <p>...</p> <p>Comentario:</p> <p>Se sugiere eliminar la parte de "consumo de combustible" dado que no hay un requisito regulatorio o vínculo entre el consumo de combustible y el concepto de Durabilidad de Emisiones.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que no procede en su totalidad el comentario, ya que el grupo de trabajo identificó que se debe ajustar el término a definir en el presente numeral.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Con base en el comentario del promovente, y en congruencia a la respuesta de los comentarios número 50 y 63, se informa que el grupo de trabajo aceptó la propuesta, dado que "consumo de combustible" está fuera del alcance de este instrumento regulatorio y queda de la siguiente manera (se ajusta la secuencia numérica de los numerales, por las modificaciones al documento).</p> <p>Asimismo, se debe incluir un artículo "las" en el término a definir, se sustituye "3.9 Durabilidad de emisiones" por "3.8 Durabilidad de las emisiones"</p> <p>Por otra parte, en el numeral A.10, ahora A.9 (ajuste en la secuencia numérica, conforme a la respuesta del comentario número 32), del Apéndice A normativo, se ajusta el texto y se sustituye el término "los valores de vida útil" por "valores de durabilidad de las emisiones" y quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>3.9 Durabilidad de emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones y consumo de combustible, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p style="text-align: center;">Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>...</p> <p>A.10 Descripción de los valores de vida útil, conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio.</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p>3.8 Durabilidad de las emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p style="text-align: center;">Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>...</p> <p>A.9 Descripción de los valores de durabilidad de las emisiones, conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio.</p>
--	---

27	<p>Comentario 6.</p> <p>Dice:</p> <p>3.11 Familia de motor</p> <p>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 de familia, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p>Debe decir:</p> <p>3.11 Familia de motor</p> <p>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 de familia, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo.</p> <p>Comentario:</p> <p>La razón no es parte de la definición por lo que se sugiere eliminar</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que no se elimina la parte del texto que refiere su propuesta, porque es parte de los parámetros que deben presentar los motores o maquinaria de este tipo que los incorpore, durante un tiempo determinado, para que sea considerada "Familia de motor".</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>El grupo de trabajo acordó que, si bien, como lo expresa el Promovente no es una razón, esta si es una característica que debe cumplir la familia de motor, motivo el cual es necesario mantener el texto con otra redacción, la cual queda de la siguiente manera (se ajusta la secuencia numérica de los numerales, por las modificaciones del documento):</p> <p>Decía:</p> <p>3.11 Familia de motor</p> <p>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 de familia, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.</p> <p>Dice:</p> <p>3.10 Familia de motor</p> <p>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 de familia, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo; en sentido de que presentarán niveles equivalentes de emisiones de escape y durabilidad, conforme a los valores establecidos en esta Norma Oficial Mexicana.</p>
28	<p>Comentario 7.</p> <p>Dice:</p> <p>Debe decir:</p> <p>3.XX Maquinaria destinada al sector agrícola.</p> <p>Cualquier máquina impulsada por un motor de combustión interna a diésel utilizada principalmente en la producción comercial y/o recolección comercial de alimentos, fibras, madera o productos orgánicos comerciales o para el procesamiento de dichos productos para su uso posterior en granja</p> <p>Comentario:</p> <p>Se busca dar claridad a la exclusión que se tiene para este tipo de maquinaria móvil.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el grupo de trabajo no aceptó la propuesta de definición que hizo el Promovente, dado que esta es muy específica y no contempla que sean dirigidas a actividades primarias o de primera necesidad.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Porque es necesario definir este término, dado que se establece dentro de las exclusiones del Campo de aplicación, con base en ello, se acordó la siguiente definición, en ese sentido, y en congruencia a la respuesta al comentario número 48, se sustituye el numeral 3.17 del Proyecto de NOM y se recorren los subsecuentes, para quedar como se establece a continuación:</p> <p>Decía:</p> <p>Nuevo</p> <p>Dice:</p> <p>3.16 Maquinaria destinada al sector agrícola</p> <p>maquinaria de sector primario, destinada a la producción agrícola, pecuaria y forestal.</p>
29	<p>Comentario 8.</p> <p>Dice:</p> <p>4.1 Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx),</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se informa que, el grupo de trabajo identificó que la propuesta del promovente no es correcta la utilización del conector "y" en el término "y por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa", de esa manera se puede entender que requiere de cada uno de los ciclos de prueba mencionados, para alcanzar el cumplimiento, motivo por el cual no procede esta parte del comentario.</p>

hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), contemplados en la Tabla 1 del numeral 4.1, así como lo establecido en la Tabla 2 del numeral 4.2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, según corresponda.

Tabla 1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

Potencia neta nominal del motor (kW)	CO	HCNM + NOx ^a	HC + NOx ^b	MP
	g/kW-h ^c			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	4.0		0.2
75 ≤ P < 130	5.0	4.0		0.3
37 ≤ P < 75	5.0	4.7		0.4
19 ≤ P < 37	5.5	7.5		0.6

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba Ciclo estable no de carretera NRSC, el cual está definido en el numeral 3.6 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Debe decir:

4.1 ... y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, y por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de...

Comentario:

Se sugiere incluir a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa dado que esta instancia emite los Certificados UNECE R96 que también regulan estas emisiones.

PROCEDENTE.

Con base en el comentario del promovente, sobre incluir a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y dado que dicha instancia emite los Certificados UNECE R96 que también regulan estas emisiones de este tipo de motores y maquinaria nuevos que los incorpora.

Por otra parte, a fin de atender lo identificado por el grupo de trabajo, se decidió sustituir los conectores “y” por “o” para que quedar como “Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa”, a fin de diferenciar la utilización de los ciclos de prueba de cada región geográfica de Estados Unidos de América o de la Unión Europea o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen que se haya certificado el motor o maquinaria nuevos de este tipo.

Por lo anterior, se ajustan todas las menciones del término “Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea” para sustituirlo conforme a lo descrito en el párrafo anterior. En este sentido se modifican los textos y se incluyen nuevos textos en los numerales y tablas siguientes: 4.1; Tabla 1; 4.2; Tabla 2; 5.2, inciso e), subinciso III); 7.15 (nuevo) sobre el Reglamento n.º 96 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, que sustituye al anterior por la numeración de la secuencia en los numerales del apartado 7; y la inclusión del Apéndice B informativo (nuevo).

Finalmente, se identificó que la NOM-008-SE-2021 no se cita en el contenido de la Propuesta Regulatoria, motivo por el cual se incluye en este numeral, a fin de que permanezca en el apartado 2 Referencias normativas.

Por todo lo anterior, el numeral se modifica y queda de la siguiente manera:

Decía:

4.1 Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), contemplados en la Tabla 1 del numeral 4.1, así como lo establecido en la Tabla 2 del numeral 4.2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, según corresponda.

Tabla 1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

Potencia neta nominal del motor (kW)	CO	HCNM + NOx ^a	HC + NOx ^b	MP
	g/kW-h ^c			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	4.0		0.2
75 ≤ P < 130	5.0	4.0		0.3
37 ≤ P < 75	5.0	4.7		0.4
19 ≤ P < 37	5.5	7.5		0.6

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba Ciclo estable no de carretera NRSC, el cual está definido en el numeral 3.6 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

^(a) HCNM + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

^(b) HC + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

^(c) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años
56 < kW < 130		
130 < kW < 560		

- (a) kW: Kilowatts.
- (b) Rpm: revoluciones por minuto.
- (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.
- (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.

7.15 Sistema de Información Arancelaria de la Secretaría de Economía. Pág. electrónica:
[https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/hce.siavi.html#:~:text=El%20SIAV%20es%20una%20herramienta,y%20de%20Exportaci%C3%B3n%20\(TIGIE\).](https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/hce.siavi.html#:~:text=El%20SIAV%20es%20una%20herramienta,y%20de%20Exportaci%C3%B3n%20(TIGIE).)

Dice:

4.1 Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), contemplados en la Tabla 1 del numeral 4.1, así como lo establecido en la Tabla 2 del numeral 4.2 de esta Norma Oficial Mexicana, según corresponda. Los resultados de las pruebas de emisión arriba señaladas estarán debidamente expresados en unidades que correspondan a las establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SE-2021, ver numeral 2.1, o la que la sustituya.

Tabla 1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta nominal del motor (kW)	CO	HCNM + NOx ^a	HC + NOx ^b	MP
	g/kW-h ^c			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	4.0	0.2	0.2
75 ≤ P < 130	5.0	4.0	0.3	0.3
37 ≤ P < 75	5.0	4.7	0.4	0.4
19 ≤ P < 37	5.5	7.5	0.6	0.6

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba Ciclo estable no de carretera NRSC, el cual está definido en el numeral 3.6 de la presente Norma Oficial Mexicana.

- (a) HCNM + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.
- (b) HC + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.
- (c) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxido de nitrógeno (HCNM+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
130 ≤ P ≤ 560	rpm > 0	8,000 o 10 años
75 ≤ P < 130		
37 ≤ P < 75		
19 ≤ P < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años

- (a) kW: kilowatts.
- (b) rpm: revoluciones por minuto.
- (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.
- (d) horas o años: con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se consideran lo que ocurra primero.

...

7.15 Reglamento n.º 96 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los motores con los que se equipen los tractores agrícolas y forestales y máquinas móviles no de carretera en lo que respecta a las emisiones de contaminantes por el motor [2019/547], Publicado en: «DOUE» núm. 107, de 17 de abril de 2019. <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/6fc76889-6109-11e9-b6eb-01aa75ed71a1>

...

**Apéndice B
(informativo)**

Parámetros a utilizar para certificar motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore con los ciclos de prueba correspondientes, conforme a la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen, según corresponda

B.1 Generalidades

Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las

Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), óxidos de nitrógeno (NOx) partículas (MP), contemplados en la Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4 y los parámetros de durabilidad de las emisiones correspondientes.

B.2 Sistemas de Diagnóstico a Bordo

...

B.2.1 ...

B.2.2. El sistema SDB/OBD deberá cumplir con lo señalado en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

B.3 Consideraciones para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx y de MP

B.3.1 En el caso de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, para cumplir con las emisiones de NOx y MP establecidas en alguno de los estándares de las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, contarán con un sistema de reducción catalítica selectiva, y el fabricante o importador asegurarán que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOx y de MP, de acuerdo con lo establecido en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, conforme al certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los Organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. Si en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifica el cumplimiento del sistema de control de NOx y de MP, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

Tabla B.1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HCNM + NOx	HCNM	NOx	MP
	g/kW-h ^a				
130 ≤ P ≤ 560	3.5		0.19	0.40	0.02
56 ≤ P < 130	5.0		0.19	0.40	0.02
37 ≤ P < 56	5.0	4.7			0.03
19 ≤ P < 37	5.5	4.7			0.03

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.2- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	2.0	0.025
75 ≤ P < 130	5.0	0.19	3.3	0.025
56 ≤ P < 75	5.0	0.19	3.3	0.025
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: L, M, N y P, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.3- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: Q y R, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.4- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015
19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE.

Categoría de motor NRE, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

30

Comentario 9.

Dice:

4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años
56 < kW < 130		
130 < kW < 560		

^(a) kW: Kilowatts.

^(b) Rpm: revoluciones por minuto.

^(c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

^(d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.

Debe decir:

Comentario:

Solicitamos se nos explique porque los intervalos de potencia así como los rangos entre la Tabla 1 y la Tabla 2 son distintos.

Si no hay explicación, solicitamos que la Tabla 2 tome los mismos rangos que la tabla 1

El comentario se considera **PROCEDENTE**.

Con base en el comentario del promovente, el grupo de trabajo aceptó la propuesta, a fin de ser coherentes con los intervalos de potencia en kilowatts incluidos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa; asimismo se modifican los rangos de potencia, conforme a la respuesta al comentario número 72. Asimismo, se ajusta el texto, conforme a la respuesta del comentario número 29, para quedar de la siguiente manera:

Decía:

4.2 ...

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años
56 < kW < 130		
130 < kW < 560		

^(a) kW: Kilowatts.

^(b) Rpm: revoluciones por minuto.

^(c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.

^(d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.

Dice:

4.2 ...

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
130 ≤ P ≤ 560	rpm > 0	8,000 o 10 años
75 ≤ P < 130		
37 ≤ P < 75		
19 ≤ P < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años

^(a) kW: kilowatts.

^(b) rpm: revoluciones por minuto.

^(c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(d) horas o años: con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se consideran lo que ocurra primero.

31	<p>Comentario10.</p> <p>Dice:</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o el Dictamen de cumplimiento por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) Solicitud en escrito libre en hoja membretada por la empresa fabricante o importadora, anexando datos para oír o recibir notificación;</p> <p>b) Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p>c) Documentación que acredite la personalidad del Representante o Apoderado legal;</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta máxima con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A Normativo de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica del motor expedida por el fabricante;</p> <p>e) Documento a través del cual se demuestre que se cumple con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes establecidos en las Tabla 1 del este instrumento normativo, según corresponda, mismos que deben ser determinados conforme al ciclo de prueba aplicable, establecido en el numeral 3.6 de este instrumento normativo. En este caso, la PROFEPA o el Organismo de certificación, aceptará:</p> <p>I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen o del país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por el Organismo de certificación correspondiente al país de origen, o en el país de certificación.</p> <p>f) Original de pago de derechos por familia de motor a certificar; y</p> <p>g) Documento en el que el sujeto obligado a cumplir con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana manifieste, bajo protesta de decir verdad, que la maquinaria móvil nueva no de carretera cuenta con un máximo de 30 horas de operación</p> <p>Debe decir:</p> <p>Comentario:</p> <p>Solicitamos puedan informar que autoridad y en que momento se requerirá el certificado</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el comentario no procede, dado que el promovente no propone una modificación al numeral 5.1 del Proyecto de NOM que nos ocupa. Cabe aclarar que, en el numeral 5.1 establece que <i>Los importadores o fabricantes de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, de manera previa a llevar a cabo la importación definitiva o la primera enajenación de estos dentro del territorio nacional, deberán obtener el Certificado NOM asociado a este instrumento normativo; el cual, será expedido por la PROFEPA, a través del trámite PROFEPA-03-005. "Revisión, evaluación y, en su caso, certificación de vehículos nuevos" o el que lo sustituya.</i></p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Adicional al comentario del promovente, el Grupo de Trabajo estimó pertinente la inclusión de un subinciso III., en el inciso e) del numeral 5.2, dado que se omitió solicitar a los sujetos regulados el informe de resultados del laboratorio de pruebas que lleve a cabo los ciclos de prueba en que se sometan a los motores o maquinaria nuevos de este tipo. Asimismo, para ser coherentes con la respuesta al comentario número 29, se incluye la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>Asimismo, se identificó en el texto del inciso e), que el artículo "las" debe sustituirse por "la" dado que la interpretación es singular y no plural.</p> <p>Por otra parte, la siguiente modificación no se relaciona con el comentario del promovente, sin embargo, repercute en los textos de los numerales citados de la Propuesta Regulatoria, ya que con base en lo establecido en el artículo 85 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos y la entrada en vigor de esta Ley, y del Modelo Nacional de Homologación de Trámites y Servicios, Compartición de Soluciones Tecnológicas y Desarrollo de Capacidades Públicas, a fin de simplificar los requisitos que deben presentar los sujetos regulados, se ajustan los incisos del numeral 5.2, sustituyendo los incisos a), b) y c), y se elimina el inciso g), sin modificar el fondo de cada requisito aceptado por el grupo de trabajo; y también, se incorpora un artículo transitorio, en el cual se da certeza que en cuanto se cuente con una tecnología, que establezca la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones en coordinación con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, que permita reducir los tiempos, se podrán ajustar los establecidos en los numerales 5.3 y 5.3.1.</p> <p>En consecuencia de estos últimos ajustes, se modifica el numeral 5.3.4, para incluir el texto "indicados en el numeral 5.3 de este instrumento normativo" refiriéndose al plazo citado en dicho numeral 5.3.</p> <p>Finalmente, por la eliminación del inciso g), requisito en el cual los sujetos regulados reportaban bajo protesta de decir verdad el número de horas de operación del motor nuevo o maquinaria nueva que lo incorpore, se reubica ese dato en los incisos n) y d) de los numerales A.2 y A.3 respectivamente, a manera de que sea considerado como parte de la información a reportar señalada en el Apéndice A (normativo) ajustado conforme a las respuestas de los comentarios 26, 31, 51 y 62.</p> <p>En ese sentido, el texto queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o el Dictamen de cumplimiento por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) Solicitud en escrito libre en hoja membretada por la empresa fabricante o importadora, anexando datos para oír o recibir notificación;</p>
----	---	---

	<p>b) Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;</p> <p>c) Documentación que acredite la personalidad del Representante o Apoderado legal;</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta máxima con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A Normativo de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica del motor expedida por el fabricante;</p> <p>e) Documento a través del cual se demuestre que se cumple con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes establecidos en las Tabla 1 del este instrumento normativo, según corresponda, mismos que deben ser determinados conforme al ciclo de prueba aplicable, establecido en el numeral 3.6 de este instrumento normativo. En este caso, la PROFEPA o el Organismo de certificación, aceptará:</p> <p>I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen o del país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por el Organismo de certificación correspondiente al país de origen, o en el país de certificación.</p> <p>f) Original de pago de derechos por familia de motor a certificar; y</p> <p>g) Documento en el que el sujeto obligado a cumplir con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana manifieste, bajo protesta de decir verdad, que la maquinaria móvil nueva no de carretera cuenta con un máximo de 30 horas de operación.</p> <p>5.3 Una vez ingresada la solicitud, la PROFEPA o el Organismo de certificación deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de dicha solicitud.</p> <p>5.3.1 En un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA o el Organismo de certificación revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>...</p> <p>5.3.4 Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA o en su caso, el Organismo de certificación no emite la respuesta correspondiente, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM o Dictamen de cumplimiento respectivo.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 Nombre o razón social del solicitante</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm³).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p>
--	--

	<p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera, b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y, c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera d) Ficha técnica</p> <p>...</p> <p>Dice</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 de la presente Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en esta Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) Formato único de solicitud; b) Acta constitutiva del importador o fabricante que solicita el certificado NOM.; c) Documento con que se acredite la personalidad jurídica de la persona solicitante; d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta nominal con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A (normativo) de esta Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas; e) Documento a través del cual se demuestre que se cumple con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes establecidos en la Tabla 1 del este instrumento normativo, según corresponda, mismos que deben ser determinados conforme al ciclo de prueba aplicable, establecido en el numeral 3.6 de este instrumento normativo. En este caso, la PROFEPA o el Organismo de certificación, aceptará:</p> <p>I. Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen o del país de certificación, o</p> <p>II. Certificado emitido por el Organismo de certificación correspondiente al país de origen, o en el país de certificación.</p> <p>III. Informe de resultados emitido por un laboratorio de pruebas acreditado por una entidad de acreditación en la NMX-EC-17025-IMNC-2018 y aprobado por la PROFEPA en uno de los siguientes métodos de prueba: US EPA Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E; Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE o Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE; Reglamento n.º 96 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — [2019/547], en términos de las Tablas 1, 2 y de estándares superiores indicados en Apéndice B (informativo) de esta Norma Oficial Mexicana.</p> <p>f) Original de pago de derechos por familia de motor a certificar.</p> <p>5.3 Una vez ingresada la solicitud, la PROFEPA o el Organismo de certificación deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de dicha solicitud.</p> <p>5.3.1 En un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA o el Organismo de certificación revisará la documentación presentada y en caso de detectar alguna omisión en la misma, prevendrá al interesado en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>...</p> <p>5.3.4 Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, indicados en el numeral 5.3 de este instrumento normativo, la PROFEPA o en su caso, el Organismo de certificación no emite la respuesta correspondiente, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM.</p> <p>...</p>
--	--

		<p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p style="text-align: center;">Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 ...</p> <p>A.2 ...</p> <p>...</p> <p>n) Número de horas de operación del motor; y</p> <p>o) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2.</p> <p>A.3 ...</p> <p>...</p> <p>d) Número de horas de operación de la maquinaria móvil nueva no de carretera; y</p> <p>e) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.3.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>...</p> <p>Cuarto. Los plazos de tiempo establecidos en los numerales 5.3 y 5.3.1 podrán modificarse hasta en tanto la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones, y la PROFEPA generen una herramienta tecnológica que permita ajustarlos.</p>
<p>32</p>	<p>Comentario 11.</p> <p>Dice:</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm3).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p> <p>Debe decir:</p> <p>Eliminar incisos d), e), e), f), j)</p> <p>Comentario:</p> <p>Incisos d) y e) deben ser retiradas de datos generales de motor.</p> <p>Un motor puede ser utilizado para múltiples usos dentro de la categoría fuera de carretera. Además estos datos se están solicitando en A.3</p> <p>e). Tipo de motor: Clarificar referencia de tipos de motor esperados o en su caso retirarla ya que todos los motores diésel son de tipo "Encendido por Compresión".</p> <p>f) Año Modelo. Clarificar finalidad de este dato o en su caso retirarla. Hay que considerar que, al ser un nivel de emisiones anterior para motores EPA, el año modelo no será vigente.</p> <p>Para maquinaria fuera de carretera, el año modelo no es relevante como lo sería para vehículos en carretera. Lo que se busca regular son las emisiones y está va relacionado con la tecnología más que con el año modelo. Además, certificados EPA como motores alineados con regulaciones europeas no manejan este concepto, más bien manejan familia de motor.</p> <p>j). Categoría del motor: Clarificar cuales serían las categorías esperadas o en su caso retirarla.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la parte correspondiente a eliminar los incisos f), e) (segundo) y j) no procede, dado que esta es información necesaria para presentar a la Autoridad (PROFEPA), ya que con ella se corrobora las especificaciones del motor fabricado o importado. Cabe señalar que, la Propuesta Regulatoria es documental, dado que, actualmente en el país no se cuenta con laboratorios de pruebas para llevar a cabo las pruebas para calcular las emisiones de los motores y la maquinaria de este tipo, nuevos, que los incorporen, motivo por el cual no procede.</p> <p>PROCEDENTE</p> <p>El grupo de trabajo identificó que, los incisos d) y e) (primero) no refieren al motor, sino a la información de la maquinaria, motivo por el cual procede su eliminación. Además, se incluye el nuevo inciso d), a fin de que se detalle el tipo de motor a certificar. Por otra parte, en el nuevo inciso n), se incluye después de Ficha técnica, el texto "comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2." para dar claridad a los sujetos regulados sobre el formato que deben presentar, en consecuencia y para ser coherentes, se modifica el texto final del inciso d), del numeral 5.2, para sustituir "ficha técnica del motor expedida por el fabricante" por "ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas"; y del numeral A.4, se incluyen sus tres incisos dentro del numeral A.2, por relacionarse a información del motor, en este sentido se elimina el numeral A.4 y se recorre la secuencia numérica.</p> <p>En consecuencia, y para tener coherencia en lo relacionado al inciso d) Ficha técnica, del numeral A.3, este se modifica para incorporar el texto, así como el correspondiente del inciso n) del numeral A.2.</p> <p>Por lo anterior, se modifican los numerales A.2, A.3 y A.4, y se ajusta la secuencia del resto de los incisos subsecuentes, para quedar de la siguiente manera:</p> <p>Decía</p> <p>5.2 ...</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la</p>

<p>l). Remover requisito dado que si ya está emitido un certificado donde se tienen resultados de las pruebas, vemos redundante solicitar este dato.</p>	<p>potencia neta máxima con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A Normativo de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica del motor expedida por el fabricante;</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 ...</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm3).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>d) Ficha técnica</p> <p>A.4 Descripción del motor:</p> <p>e) Tipo de alimentación de combustible.</p> <p>f) Tipo de sistema de enfriamiento, y</p> <p>g) Diámetro y carrera del pistón.</p> <p>Dice</p> <p>5.2 ...</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta nominal con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A (normativo) de esta Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas;</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 Nombre o razón social del solicitante</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera, precisado en el certificado o en su caso, las pruebas nacionales realizadas;</p> <p>e) Año modelo;</p> <p>f) País de origen.</p>
--	---

		<p>g) Número de cilindros;</p> <p>h) Desplazamiento (cm³).</p> <p>i) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>j) Potencia neta nominal del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW) o, en caso de aplicar el Apéndice B (informativo), Potencia neta máxima;</p> <p>k) Tipo de alimentación de combustible;</p> <p>l) Tipo de sistema de enfriamiento;</p> <p>m) Diámetro y carrera del pistón;</p> <p>n) Número de horas de operación del motor; y</p> <p>o) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2.</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>d) Número de horas de operación de la maquinaria móvil nueva no de carretera; y</p> <p>e) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.3.</p> <p>A.4 Número de certificado ambiental otorgado por la autoridad ambiental u organismo del país de origen o de certificación.</p> <p>...</p>
33	<p>Comentario 12.</p> <p>Dice:</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>d) Ficha técnica</p> <p>Debe decir:</p> <p>Eliminar inciso d)</p> <p>Comentario:</p> <p>d). Remover requisito dado que si ya está emitido un certificado donde se tienen resultados de las pruebas, vemos redundante solicitar este dato.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la ficha técnica es necesaria a presentar a la Autoridad (PROFEPA), a fin de corroborar la información y resultados obtenidos en los ciclos de prueba y cálculos de emisiones realizados para la obtención de los resultados. En ese sentido, no procede el comentario.</p>
34	<p>Comentario 13.</p> <p>Dice:</p> <p>Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Debe decir:</p> <p>...entrará en vigor a los 540 días naturales...</p> <p>Comentario:</p> <p>Recomendación 18 meses como mínimo para la entrada en vigor debido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparación de la cadena de suministro • Canales de distribución • Capacitación en soporte en campo • Nuevo volúmenes en las líneas de producción 	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente y se mantienen los 180 días establecidos en el artículo transitorio original.</p>
35	<p>Comentario 14.</p> <p>NOTA: En este anteproyecto de norma se está regulando a los motores nuevos pero es de suma relevancia la creación a la brevedad de una norma para motores usados dado que estos son más contaminantes que los nuevos y de no ser normados pudiera ser una forma de darle la vuelta a lo que se está intentando hacer que es reducir emisiones a través de tecnologías.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que el Objetivo y campo de aplicación son claros (con su ajuste, con base en la respuesta al comentario número cuatro, 4), es claro, en el sentido que este instrumento normativo es aplicable a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible.</p>

PROMOVENTE: Alessandro da Silva, Technology South America AG & CE Chief Homologation Eng. CNH BRASIL LTDA													
<p>36</p>	<p>Comentario 1. Texto Original NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/UE. [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Modificación Propuesta NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/EU, y tambien por la norma MAR-1 en Brasil [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Justificación También se sugirió la inclusión de Mar-1 como una posibilidad de comprobar resultados de emisiones para México, ya que es el mismo ciclo de prueba utilizado y que otro mercado como Chile acepta.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede. Cabe señalar, que está respuesta se replica en los comentarios número 39, 42, 53, 57 y 78, por ser emitidos en el mismo sentido.</p>											
<p>37</p>	<p>Comentario 2. Texto Original 4.2 Los valores de durabilidad de la emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación: Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="267 1249 820 1344"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^(a)</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^(b)</th> <th>Valores de durabilidad (horas^(c) o años)^(d)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Modificación Propuesta Eliminar Justificación Eliminación del ítem referente a durabilidad, ya que en Brasil no es requerido y esa durabilidad es importante para los motores que utilizan catalizadores, pero los motores en cuestión, al no tener desgaste, no habría necesidad de probar esta prueba, lo cual es costoso y requiere mucho tiempo</p>	Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^(c) o años) ^(d)	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que las regulaciones de origen correspondientes establecen parámetros de durabilidad de emisiones aplicables a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, y esta es necesaria, conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio.</p>
Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^(c) o años) ^(d)											
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años											
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años											
56 < kW < 130													
130 < kW < 560													
<p>38</p>	<p>Comentario 3. Texto Original Transitorio Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales</p>											

<p>Modificación Propuesta Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales 24 meses contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Justificación</p> <p>Dado que otros países han solicitado al menos 24 meses para el período de implementación (Chile y Colombia), las máquinas de construcción, a diferencia de otros tipos de vehículos, tienen un número muy grande de aprobaciones (de bajo volumen a gran variedad), lo que puede llevar a una acumulación muy grande de procesos y que hay un lead time necesario para fabricar primero el motor y luego la máquina, y 180 días no son suficientes.</p>	<p>7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente y se mantienen los 180 días establecidos en el artículo transitorio original.</p>											
<p>PROMOVENTE: Marlon Sieben, Technology South America AG & CE Chief Homologation Eng. CNH BRASIL LTDA</p>												
<p>39 Comentario 1. Texto Original NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/UE. [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Modificación Propuesta NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/EU, y también por la norma MAR-1 en Brasil [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Justificación También se sugirió la inclusión de Mar-1 como una posibilidad de comprobar resultados de emisiones para México, ya que es el mismo ciclo de prueba utilizado y que otro mercado como Chile acepta.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede.</p> <p>Cabe señalar, que esta respuesta se replica en los comentarios número 36, 42, 53, 57 y 78, por ser emitidos en el mismo sentido.</p>											
<p>40 Comentario 2. Texto Original 4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación: Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="266 1688 808 1787"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p>	Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que las regulaciones de origen correspondientes establecen parámetros de durabilidad de emisiones aplicables a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, y esta es necesaria, conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio.</p>
Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d										
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años										
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años										
56 < kW < 130												
130 < kW < 560												

	<p>Modificación Propuesta</p> <p>Eliminar</p> <p>Justificación</p> <p>Eliminación del ítem referente a durabilidad, ya que en Brasil no es requerido y esa durabilidad es importante para los motores que utilizan catalizadores, pero los motores en cuestión, al no tener desgaste, no habría necesidad de probar esta prueba, lo cual es costoso y requiere mucho tiempo</p>	
41	<p>Comentario 3.</p> <p>Texto Original</p> <p>Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Modificación Propuesta</p> <p>Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales 24 meses contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Justificación</p> <p>Dado que otros países han solicitado al menos 24 meses para el período de implementación (Chile y Colombia), las máquinas de construcción, a diferencia de otros tipos de vehículos, tienen un número muy grande de aprobaciones (de bajo volumen a gran variedad), lo que puede llevar a una acumulación muy grande de procesos y que hay un lead time necesario para fabricar primero el motor y luego la máquina, y 180 días no son suficientes.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente.</p>
PROMOVENTE: Samuel Costa SEGULA Technologies		
42	<p>Comentario 1.</p> <p>Texto Original</p> <p>NOTA 1:</p> <p>Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/UE.</p> <p>[Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera]</p> <p>Modificación Propuesta</p> <p>NOTA 1:</p> <p>Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/EU, y también por la norma MAR-1 en Brasil</p> <p>[Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera]</p> <p>Justificación</p> <p>También se sugirió la inclusión de Mar-1 como una posibilidad de comprobar resultados de emisiones para México, ya que es el mismo ciclo de prueba utilizado y que otro mercado como Chile acepta.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede.</p> <p>Cabe señalar, que esta respuesta se replica en los comentarios número 36, 39, 53, 57 y 78, por ser emitidos en el mismo sentido.</p>
43	<p>Comentario 2.</p> <p>Texto Original</p> <p>4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que las regulaciones de origen correspondientes establecen parámetros de durabilidad de emisiones aplicables a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, y esta es necesaria, conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio.</p>

<p>Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^(a)</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^(b)</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^(d)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Modificación Propuesta Eliminar Justificación Eliminación del ítem referente a durabilidad, ya que en Brasil no es requerido y esa durabilidad es importante para los motores que utilizan catalizadores, pero los motores en cuestión, al no tener desgaste, no habría necesidad de probar esta prueba, lo cual es costoso y requiere mucho tiempo</p>	Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^(d)	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	
Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^(d)										
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años										
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años										
56 < kW < 130												
130 < kW < 560												
<p>44 Comentario 3. Texto Original Transitorio Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión. Modificación Propuesta Transitorio Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales 24 meses contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión. Justificación Dado que otros países han solicitado al menos 24 meses para el período de implementación (Chile y Colombia), las máquinas de construcción, a diferencia de otros tipos de vehículos, tienen un número muy grande de aprobaciones (de bajo volumen a gran variedad), lo que puede llevar a una acumulación muy grande de procesos y que hay un lead time necesario para fabricar primero el motor y luego la máquina, y 180 días no son suficientes.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente., ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>											
<p>PROMOVENTE: Edna Zulemy Espinoza Maldonado. Líder de Cumplimiento y Asuntos Regulatorios México, CA y NSA. Cummins Inc.</p>												
<p>45 Comentario 1. 1. <u>Implementación de Regulación de Emisiones para Maquinaria Móvil Nueva Fuera de Carretera</u> De acuerdo a nuestra experiencia en el mercado, en el que cada día se pone de manifiesto con mayor frecuencia el compromiso de diferentes partes interesadas en la implementación de nuevas tecnologías para lograr beneficios ambientales, sugerimos se incluya en la redacción de la Norma, la aceptación de tecnología con Niveles de Emisiones superiores, por ejemplo (Tier4f y Stage IV/V), para cubrir la demanda potencial, tomando en consideración la perspectiva tanto del cliente final, así como de las diferentes compañías que ofertan motores y maquinaria con tecnologías cada vez más limpias. Consideramos que, es de relevante importancia se incluya la aceptación de los certificados de origen Type Approval expedidos por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) de acuerdo con la Regulación R96. Esto permitirá homologar diferentes modelos de motor acordes con las necesidades de esta nueva regulación mexicana y que previamente no hayan sido certificadas de origen con niveles Stage III o superior.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la parte del comentario relacionada a "la aceptación de Certificados de Emisiones de motor MAR-I (Nivel de Emisión Equivalente a Tier 3 de los Estados Unidos de América y Stage III-A de la Unión Europea) emitidos por agencias brasileñas en base a pruebas testificadas", con base en la respuesta a los comentarios número 36, 39, 42, 53 y 78 no se acepta, dado que, como se respondió en ellos, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede. PROCEDENTE. En congruencia a la respuesta del comentario número cuatro (4), el grupo de trabajo acordó que se deben aceptar los certificados con estándares superiores a los establecidos en el Proyecto de</p>											

<p>Sugerimos la aceptación de Certificados de Emisiones de motor MAR-I (Nivel de Emisión Equivalente a Tier 3 / Stage III) emitidos por agencias brasileñas en base a pruebas testificadas. Esto apoyaría significativamente la introducción al mercado mexicano de maquinaria que cubra los niveles de emisiones requeridos y a su vez reduciría significativamente el tiempo para tener disponibles aplicaciones fuera de carretera con un desarrollo validado en la región de Latinoamérica.</p>	<p>NOM que nos ocupa, por ser considerados progresivos a los establecidos, motivo por el cual, se acepta y se incluye un Apéndice B (informativo) y un artículo Transitorio Tercero, para que los sujetos regulados puedan utilizarlos de manera voluntaria; es decir, que el sujeto regulado que opte por certificar con esos parámetros sus motores nuevos o maquinaria nueva que los incorpore, podrá cumplir con la Norma Oficial Mexicana definitiva; asimismo, se incluye la referencia bibliográfica correspondiente 7.3 para incorporar la referencia bibliográfica correspondiente dentro de dicho numeral; además, en el Índice del contenido se agrega un nuevo apartado de Apéndice B (informativo).</p> <p>En ese sentido, la parte del comentario relacionada con el párrafo antes citado se acepta y queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>7.3 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, Título 40 (CFR 40), Parte 1039 y Apéndice II, revisado en abril de 2009.</p> <p>Dice:</p> <p>...</p> <p>7.3 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, Título 40 (CFR 40), Parte 1039; Sección 1039.101; Parte 89, Subpartes D y E; y Apéndice II, revisado en abril de 2009.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice B (informativo)</p> <p style="text-align: center;">Parámetros a utilizar para certificar motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore con los ciclos de prueba correspondientes, conforme a la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen, según corresponda</p> <p>B.1 Generalidades</p> <p>Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), óxidos de nitrógeno (NOx) partículas (MP), contemplados en la Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4 y los parámetros de durabilidad de las emisiones correspondientes.</p> <p>B.2 Sistemas de Diagnóstico a Bordo</p> <p>Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible que cumplan con algún estándar establecido en las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, de la presente norma deberán contar con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB u OBD, por sus siglas en inglés, es el módulo electrónico integrado por un conjunto de rutinas y monitores, diseñado para diagnosticar el funcionamiento de los componentes relacionados con el control de emisiones de gases contaminantes).</p> <p>B.2.1 La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral B.1 del presente Apéndice, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del SDB/OBD y deberá estar incluida en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. En caso de que en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifique el cumplimiento del sistema SDB/OBD, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.</p>
--	---

B.2.2. El sistema SDB/OBD deberá cumplir con lo señalado en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

B.3 Consideraciones para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx y de MP

B.3.1 En el caso de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, para cumplir con las emisiones de NOx y MP establecidas en alguno de los estándares de las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, contarán con un sistema de reducción catalítica selectiva, y el fabricante o importador asegurarán que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOx y de MP, de acuerdo con lo establecido en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, conforme al certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los Organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. Si en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifica el cumplimiento del sistema de control de NOx y de MP, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

Tabla B.1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HCNM + NOx	HCNM	NOx	MP
	g/kW-h ^a				
130 ≤ P ≤ 560	3.5		0.19	0.40	0.02
56 ≤ P < 130	5.0		0.19	0.40	0.02
37 ≤ P < 56	5.0	4.7			0.03
19 ≤ P < 37	5.5	4.7			0.03

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.2- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	2.0	0.025
75 ≤ P < 130	5.0	0.19	3.3	0.025
56 ≤ P < 75	5.0	0.19	3.3	0.025
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: L, M, N y P, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

		<p>Tabla B.3- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Potencia neta máxima del motor (kW)</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/kW-h ^a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td>3.5</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.025</td> </tr> <tr> <td>56 ≤ P < 130</td> <td>5.0</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.025</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.</p> <p>Categorías de motor: Q y R, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.</p> <p>Tabla B.4- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Potencia neta máxima del motor (kW)</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/kW-h ^a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td>3.5</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>56 ≤ P < 130</td> <td>5.0</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>37 ≤ P < 56</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>19 ≤ P < 37</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE.</p> <p>Categoría de motor NRE, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>...</p> <p>Tercero. El Apéndice B (informativo) de la presente Norma Oficial Mexicana se utilizará de manera voluntaria, a efectos de certificar motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible.</p>	Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP	g/kW-h ^a				130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025	Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP	g/kW-h ^a				130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015	37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015	19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015
Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC		NOx	MP																																													
	g/kW-h ^a																																																	
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025																																														
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025																																														
Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP																																														
	g/kW-h ^a																																																	
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015																																														
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015																																														
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015																																														
19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015																																														
<p>46</p>	<p>Comentario 2. De igual forma, es importante para nosotros hacer de su conocimiento la preocupación por el tiempo de implementación de 180 días a partir de la publicación final de la Norma en el Diario Oficial de la Federación; ya que, aunque son motores que previamente han estado disponibles para otros mercados, una nueva implementación de este tipo requiere una adecuada planeación de producto considerando entre otros, la disponibilidad de componentes, adaptación de líneas de producción, preparación de los canales de distribución y soporte en campo; lo cual conlleva el un tiempo aproximado de por lo menos 18 meses.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente.</p>																																																

47	<p>Comentario 3.</p> <p>2. <u>Del contenido en el Proyecto de Norma PROY-NOM-174-SEMARNAT-2024</u></p> <p>El objetivo primordial de los siguientes comentarios es poder apoyar, para que tanto los organismos reguladores como los sujetos obligados al cumplimiento de esta nueva regulación, podamos tener plena claridad y eliminar factores que puedan representar dificultades en torno a la evaluación de la conformidad.</p>	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>
48	<p>Comentario 4.</p> <p>Definición para la clasificación de equipo Agrícola.</p> <p>Consideramos importante se incluya la definición de Equipo Agrícola, que apoye en brindar una mayor claridad en el alcance de estas aplicaciones. Se sugiere utilizar el concepto definido por EPA en la regulación U.S. 40 CFR 1074: <i>Cualquier máquina impulsada por un motor de combustión interna a diesel utilizada principalmente en la producción comercial y/o recolección comercial de alimentos, fibras, madera o productos orgánicos comerciales o para el procesamiento de dichos productos para su uso posterior en granja.</i></p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el grupo de trabajo no aceptó la propuesta de definición que hizo el Promovente, dado que esta es muy específica y no contempla que sean dirigidas a actividades primarias o de primera necesidad.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Porque es necesario definir este término, dado que se establece dentro de las exclusiones del Campo de aplicación, con base en ello, se acordó la siguiente definición, en ese sentido, y en congruencia a la respuesta al comentario número 28, se sustituye el numeral 3.17 del Proyecto de NOM y se recorre los subsecuentes, para quedar como se establece a continuación:</p> <p>Decía:</p> <p>Nuevo</p> <p>Dice:</p> <p>3.16 Maquinaria destinada al sector agrícola</p> <p>maquinaria de sector primario, destinada a la producción agrícola, pecuaria y forestal.</p>
49	<p>Comentario 5.</p> <p>Definición de Año Modelo</p> <p>Puesto que EPA no generará nuevos certificados para niveles de emisión Tier 3 al ser un nivel de emisiones que actualmente no se encuentra vigente en la regulación de US, los certificados disponibles indicarán un año modelo previo al actual. Esta información pudiera generar confusión durante el proceso de evaluación de conformidad. Se sugiere retirar del proyecto de norma este concepto.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que el grupo de trabajo no aceptó la eliminación del término y definición, dado la importancia para manejo de información en inventarios de emisiones y un mejor control de la flota que se comercialice, conforme al año modelo que corresponda. Además que, dicho término y definición no será condicionante para el proceso de certificación de motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore.</p>
50	<p>Comentario 6.</p> <p>Durabilidad de Emisiones.</p> <p>Referente al concepto de Durabilidad de emisiones será importante retirar de la definición el concepto de consumo de combustible, ya que no existe una relación entre el consumo de combustible de un motor/maquinaria y la temporalidad de los valores de durabilidad.</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Con base en el comentario del promovente, y en congruencia a la respuesta de los comentarios número 26 y 63, se informa que el grupo de trabajo aceptó la propuesta, dado que "consumo de combustible" está fuera del alcance de este instrumento regulatorio y queda de la siguiente manera (se ajusta la secuencia numérica de los numerales, por las modificaciones del documento):</p> <p>Decía:</p> <p>3.9 Durabilidad de emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones y consumo de combustible, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p> <p>Dice:</p> <p>3.8 Durabilidad de las emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p>

51	<p>Comentario 7.</p> <p>De lo contenido en el ANEXO A.</p> <p>Retirar de la sección A.2 los incisos d) y e), ya que este apartado se refiere a la información del motor y no de la maquinaria.</p> <p>Clarificar cuales son los tipos de motor esperados para el inciso e) (repetido), ya que dentro del alcance de la norma únicamente se están considerando motores de tipo "Encendido por compresión".</p> <p>Se sugiere que la autoridad pueda integrar como parte del anexo, un formato para proporcionar la información técnica requerida en el inciso l) de la sección A.2 y en el inciso d) de la sección A.3. Esto con la finalidad de que se homologue el tipo de información requerida para todos los sujetos regulados, se agilice el análisis de la información por parte de la autoridad u organismos certificadores y se evite solicitar información sensible o confidencial.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, en congruencia a la respuesta al comentario número 32, asimismo el grupo de trabajo no aceptó incluir un formato, dado que es claro el tipo y orden en que se debe presentar la información.</p> <p>PROCEDENTE</p> <p>El grupo de trabajo identificó que, los incisos d) y e) (primero) no refieren al motor, sino a la información de la maquinaria, motivo por el cual procede su eliminación. Además, se incluye el nuevo inciso e), a fin de que se detalle el tipo de motor a certificar. Por otra parte, en el nuevo inciso o), se incluye después de Ficha técnica, el texto "comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2."; del numeral A.4, se incluyen sus tres incisos dentro del numeral A.2, por relacionarse a información del motor, en este sentido se elimina el numeral A.4 y se recorre la secuencia numérica.</p> <p>En consecuencia, y para tener coherencia en lo relacionado al inciso e) Ficha técnica, del numeral A.3, este se modifica para incorporar el texto, así como el del inciso o) del numeral A.2.</p> <p>Por lo anterior, se modifican los numerales A.2, A.3 y A.4, y se ajusta la secuencia del resto de los incisos subsecuentes, para quedar de la siguiente manera:</p> <p>Decía</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 ...</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm³).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>d) Ficha técnica</p> <p>A.4 Descripción del motor:</p> <p>e) Tipo de alimentación de combustible.</p> <p>f) Tipo de sistema de enfriamiento, y</p> <p>g) Diámetro y carrera del pistón.</p> <p>Dice</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 Nombre o razón social del solicitante</p>
----	--	--

		<p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera, precisado en el certificado o en su caso, las pruebas nacionales realizadas;</p> <p>e) Año modelo;</p> <p>f) País de origen.</p> <p>g) Número de cilindros;</p> <p>h) Desplazamiento (cm³).</p> <p>i) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>j) Potencia neta nominal del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW) o, en caso de aplicar el Apéndice B (informativo), Potencia neta máxima;</p> <p>k) Tipo de alimentación de combustible;</p> <p>l) Tipo de sistema de enfriamiento;</p> <p>m) Diámetro y carrera del pistón;</p> <p>n) Número de horas de operación del motor; y</p> <p>o) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2.</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>d) Número de horas de operación de la maquinaria móvil nueva no de carretera; y</p> <p>e) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.3.</p> <p>A.4 Número de certificado ambiental otorgado por la autoridad ambiental u organismo del país de origen o de certificación.</p> <p>...</p>
52	<p>Comentario 8.</p> <p>Otros puntos a considerar</p> <p>Será importante que en breve puedan ser implementado el debido marco regulatorio que controlen el ingreso al país de equipos usados en materia de control emisiones; ya que, de no implementar medidas adecuadas, difícilmente se obtendrá el beneficio esperado en la reducción de impactos ambientales. Se sugiere pueda ser integrado como parte del alcance de este mismo proyecto de norma como ya se ha implementado en otros países de la región.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que el Objetivo y campo de aplicación son claros (con su ajuste, con base en la respuesta al comentario número cuatro, 4) es claro en el sentido que este instrumento normativo es aplicable a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible.</p>
PROMOVENTE: Patricia Gomes Directora Ejecutiva de Mercado Externo de ABIMAQ		
53	<p>Comentario 1.</p> <p>Texto Original</p> <p>NOTA 1:</p> <p>Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/UE.</p> <p>[Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera]</p> <p>Modificación Propuesta</p> <p>NOTA 1:</p> <p>Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/EU, y también por la norma MAR-1 en Brasil</p> <p>[Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera]</p> <p>Justificación</p> <p>También se sugirió la inclusión de Mar-1 como una posibilidad de comprobar resultados de emisiones para México, ya que es el mismo ciclo de prueba utilizado y que otro mercado como Chile acepta.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede.</p> <p>Cabe señalar, que esta respuesta se replica en los comentarios número 36, 39, 42, 57 y 78, por ser emitidos en el mismo sentido.</p>

<p>54</p>	<p>Comentario 2. Texto Original 4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación: Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="267 615 816 716"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^(a)</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^(b)</th> <th>Valores de durabilidad (horas^(c) o años)^(d)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Modificación Propuesta Eliminar Justificación Eliminación del ítem referente a durabilidad, ya que en Brasil no es requerido y esa durabilidad es importante para los motores que utilizan catalizadores, pero los motores en cuestión, al no tener desgaste, no habría necesidad de probar esta prueba, lo cual es costoso y requiere mucho tiempo</p>	Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^(c) o años) ^(d)	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que las regulaciones de origen correspondientes establecen parámetros de durabilidad de emisiones aplicables a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, y ésta es necesaria, conforme a las referencias bibliográficas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio.</p>
Intervalo de potencia (kW) ^(a)	Velocidad nominal (rpm) ^(b)	Valores de durabilidad (horas ^(c) o años) ^(d)											
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años											
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años											
56 < kW < 130													
130 < kW < 560													
<p>55</p>	<p>Comentario 3. Texto Original Transitorio Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión. Modificación Propuesta Transitorio Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales 24 meses contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión. Justificación Dado que otros países han solicitado al menos 24 meses para el período de implementación (Chile y Colombia), las máquinas de construcción, a diferencia de otros tipos de vehículos, tienen un número muy grande de aprobaciones (de bajo volumen a gran variedad), lo que puede llevar a una acumulación muy grande de procesos y que hay un lead time necesario para fabricar primero el motor y luego la máquina, y 180 días no son suficientes.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente.</p>											
<p>PROMOVENTE: Gustavo Teixeira Fpt Industrial Brasil</p>													
<p>56</p>	<p>Comentario 1. Nos de FPT Industrial gustaría sugerir la aceptación de los certificados de aprobación PROCONVE MAR-1 brasilenos, sin necesidad de pruebas adicionales, lo que simplificaría el proceso de aprobación en México.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede. Cabe señalar, que esta respuesta se replica en los comentarios número 36, 39, 42, 53 y 77, por ser emitidos en el mismo sentido.</p>											

PROMOVENTE: Steve Berry, Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores (Engine Manufacturers Association, "EMA")	
57	<p>Comentario 1.</p> <p>La EMA comprende la cuidadosa investigación y el análisis que se han llevado a cabo en la propuesta de la SEMARNAT para adoptar normas coherentes con la normativa de control de emisiones Tier 3 de la Agencia de Protección del Medio Ambiente EPA (<i>Environmental Protection Agency</i>, EPA) de EE. UU./Etapa IIIA de la UE. Las normas propuestas tendrán un impacto significativo y rentable en los objetivos de mejora de la calidad del aire de México, utilizando soluciones disponibles en la oferta mundial. La EMA apoya esta propuesta y estamos seguros de que nuestras empresas miembros pueden suministrar motores y motores instalados en equipos que no se usan en carretera, ya sean producidos en o importados a México.</p> <p>A la EMA le preocupa, no obstante, que la propuesta de que estas normas entren en vigor en un plazo de 180 días a partir de su publicación definitiva sea inadecuada. Si bien los productos que cumplen con la norma Tier 3/Etapa IIIA actualmente forman parte del suministro mundial, los fabricantes tardarán algún tiempo en preparar la cadena de suministro para el cumplimiento de las entregas de productos en esta región. Los fabricantes y su base de suministro deben confirmar o mejorar su capacidad de producción, garantizar la disponibilidad de materias primas para satisfacer el aumento de la demanda, preparar a sus redes de distribuidores con información y capacitación respecto al funcionamiento y mantenimiento de estas soluciones técnicas más avanzadas, y otras actividades relacionadas que lleva tiempo implementar. Además, se requerirá tiempo de tramitación para obtener las aprobaciones y certificaciones necesarias de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) de México. Por lo general, la EMA recomienda un plazo de dos años entre la norma definitiva y los requisitos de importación. Se recomienda encarecidamente un plazo mínimo de un año. Un plazo de entrega insuficiente podría dar lugar a brechas de disponibilidad de los productos.</p> <p>En un asunto relacionado, será importante que cualquier norma definitiva no restrinja la venta de motores o equipos para uso que no se usan en carretera que ya estén en México (incluidas las existencias en los concesionarios) en la fecha en que entren en vigor las nuevas normas. Se debería permitir a los distribuidores y otros puntos de venta vender el inventario existente de forma indefinida.</p> <p>Con respecto a las normas aplicadas, si bien apoyamos la aceptación de productos certificados de acuerdo con los estándares de la EPA de EE. UU. y los estándares de la UE, es muy importante que se acepten las homologaciones de tipo que cumplan con las regulaciones de emisiones de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). La aceptación de los motores de conformidad con la CEPE permite a los fabricantes obtener la homologación de tipo para nuevos motores o configuraciones que no estaban homologadas anteriormente. Las normas CEPE de la ONU son las únicas normas para las que las autoridades de homologación de tipo pueden aprobar nuevos diseños de motores que cumplan con los requisitos de cumplimiento de niveles anteriores. Esto, además, es consistente con el artículo 6.1 del Acuerdo OTC de la OMC.</p> <p>Finalmente, la EMA recomienda aceptar las aprobaciones de certificación del motor MAR-1 de Brasil de acuerdo con las pruebas presenciadas por las agencias brasileñas (la Empresa de Tecnología para el Saneamiento Medioambiental [Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, CETESB] y el Instituto Mauá). Brasil es uno de los países más importantes que actualmente exige motores Tier 3 / Etapa IIIA para máquinas móviles que no se usan en carretera. Por lo tanto, habría una carga administrativa considerablemente menor si las certificaciones brasileñas pudieran ser utilizadas por los fabricantes para obtener la aprobación para máquinas móviles que no se usan en carretera requerida en México. La aceptación de los motores Tier 3/Etapa IIIA aprobados por Brasil respaldaría los intereses de los fabricantes de entregar la línea de productos Tier 3/Etapa IIIA a América Latina sin procesos de aprobación separados vinculados a las certificaciones de EE. UU. o UE o de la ONU-CEPE.</p>
	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente.</p> <p>Asimismo, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se acepta la propuesta y el comentario no procede. Esto, conforme a las respuestas en los comentarios número 36, 39, 42, 57 y 77, por ser emitidos en el mismo sentido.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Se señala que, las partes del comentario 1.- sobre incluir a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, dado que esta instancia emite los Certificados UNECE R96 que también regulan estas emisiones de este tipo de motores y maquinaria nuevos que los incorpora.</p> <p>Por una parte, a fin de atender lo identificado por el grupo de trabajo, se decidió sustituir los conectores "y" por "o" para que quedar como "Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa", a fin de diferenciar la utilización de los ciclos de prueba de cada región geográfica de Estados Unidos de América o de la Unión Europea o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen que se haya certificado el motor o maquinaria nuevos de este tipo.</p> <p>Por lo anterior, se ajustan todas las menciones del término "Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea" para sustituirlo conforme a lo descrito en el párrafo anterior. En este sentido se modifican los textos y se incluyen nuevos textos en los numerales y tablas siguientes: 4.1; Tabla 1; 4.2; Tabla 2; 5.2, inciso e), subinciso III); 7.15 (nuevo); Apéndice B informativo (nuevo). Se señala que esta parte del comentario es congruente a la respuesta del comentario número 29.</p> <p>Por otra parte, para aceptar los estándares superiores al que se establece en el apartado de Especificaciones, serán aceptados, ya que pueden considerarse como progresivos, porque desde una visión técnica, contienen parámetros más estrictos y en consecuencia, traerán mejores beneficios. No obstante, estos no serán exigidos a los sujetos regulados, motivo por el cual, se establecerán un Apéndice B (informativo) y un artículo Transitorio Segundo, a fin de que, los sujetos regulados que deseen cumplir con los estándares superiores a los incluidos en el apartado 4. Especificaciones, puedan utilizarlo de manera voluntaria, para certificar motores o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore.</p> <p>Finalmente, se identificó que la NOM-008-SE-2021 no se cita en el contenido de la Propuesta Regulatoria, motivo por el cual se incluye en este numeral, a fin de que permanezca en el apartado 2 Referencias normativas.</p> <p>Por lo anterior, se modifica el numeral 4.1 y se incluye el Apéndice B (informativo) y se incluye un nuevo numeral 7.15 y recorre la numeración del apartado de 7 Referencias bibliográficas; además se agrega un nuevo apartado de Apéndice B (informativo) en el Índice del contenido, para quedar como se describe a continuación:</p>

La Norma Oficial Mexicana (NOM) también debería permitir la importación y producción de motores certificados con estándares de emisiones más estrictos que los estándares Tier 3/Etapa IIIA propuestos, por ejemplo Tier 4f de la EPA o Etapa V de la UE. Hay ocasiones en las que, por razones comerciales o de disponibilidad del producto, un fabricante optará por entregar motores más limpios de lo requerido en un mercado. La normativa debería proporcionar una vía para apoyar esta posibilidad después de que el fabricante proporcione la documentación adecuada que respalde los niveles de emisiones.

Decía:

4.1 Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), contemplados en la Tabla 1 del numeral 4.1, así como lo establecido en la Tabla 2 del numeral 4.2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, según corresponda.

Dice:

4.1 Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), contemplados en la Tabla 1 del numeral 4.1, así como lo establecido en la Tabla 2 del numeral 4.2 de esta Norma Oficial Mexicana, según corresponda. Los resultados de las pruebas de emisión arriba señaladas estarán debidamente expresados en unidades que correspondan a las establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SE-2021, ver numeral 2.1, o la que la sustituya.

Tabla 1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta nominal del motor (kW)	CO	HCNM + NOx ^a	HC + NOx ^b	MP
	g/kW-h ^c			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	4.0		0.2
75 ≤ P < 130	5.0	4.0		0.3
37 ≤ P < 75	5.0	4.7		0.4
19 ≤ P < 37	5.5	7.5		0.6

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba Ciclo estable no de carretera NRSC, el cual está definido en el numeral 3.6 de la presente Norma Oficial Mexicana.

- (d) HCNM + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.
- (e) HC + NOx: aplicable sólo en el ciclo de prueba establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.
- (f) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxido de nitrógeno (HCNM+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:

Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d
130 ≤ P ≤ 560	rpm > 0	8,000 o 10 años
75 ≤ P < 130		
37 ≤ P < 75		
19 ≤ P < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años

(e) kW: kilowatts.

(f) rpm: revoluciones por minuto.

(g) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

(h) horas o años: con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se consideran lo que ocurra primero.

...

7.15 Reglamento n.º 96 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los motores con los que se equipen los tractores agrícolas y forestales y máquinas móviles no de carretera en lo que respecta a las emisiones de contaminantes por el motor [2019/547], Publicado en: «DOUE» núm. 107, de 17 de abril de 2019. <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/6fc76889-6109-11e9-b6eb-01aa75ed71a1>

...

Apéndice B (informativo)

Parámetros a utilizar para certificar motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore con los ciclos de prueba correspondientes, conforme a la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en el país de origen, según corresponda

B.1 Generalidades

Los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible y a los cuales les aplican los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, o por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa deben cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), óxidos de nitrógeno (NOx) partículas (MP), contemplados en la Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4 y los parámetros de durabilidad de las emisiones correspondientes.

B.2 Sistemas de Diagnóstico a Bordo

...

B.2.1 ...

B.2.2. El sistema SDB/OBD deberá cumplir con lo señalado en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación.

B.3 Consideraciones para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de control de NOx y de MP

B.3.1 En el caso de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, para cumplir con las emisiones de NOx y MP establecidas en alguno de los estándares de las Tablas B.1 o B.2 o B.3 o B.4, contarán con un sistema de reducción catalítica selectiva, y el fabricante o importador asegurarán que se cuenta con un sistema de alertas y acciones de inducción al conductor, que garanticen el correcto funcionamiento del sistema de control de NOx y de MP, de acuerdo con lo establecido en la regulación establecida por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, conforme al certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o en el certificado emitido por los Organismos de certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación. Si en los certificados emitidos por las autoridades ambientales competentes no se especifica el cumplimiento del sistema de control de NOx y de MP, el fabricante o importador remitirá un documento complementario, siempre y cuando a través de éste se demuestre que se cumple con dicho sistema y que el documento está firmado por el representante o apoderado legal del fabricante o importador.

Tabla B.1- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HCNM + NOx	HCNM	NOx	MP
	g/kW-h ^a				
130 ≤ P ≤ 560	3.5		0.19	0.40	0.02
56 ≤ P < 130	5.0		0.19	0.40	0.02
37 ≤ P < 56	5.0	4.7			0.03
19 ≤ P < 37	5.5	4.7			0.03

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

Tabla B.2- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP
	g/kW-h ^a			
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	2.0	0.025
75 ≤ P < 130	5.0	0.19	3.3	0.025
56 ≤ P < 75	5.0	0.19	3.3	0.025
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.025

NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE.

Categorías de motor: L, M, N y P, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.

	<p>Tabla B.3- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Potencia neta máxima del motor (kW)</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/kW-h^a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td>3.5</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.025</td> </tr> <tr> <td>56 ≤ P < 130</td> <td>5.0</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.025</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE. Categorías de motor: Q y R, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.</p> <p>Tabla B.4- Límites Máximos Permisibles de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible que de origen se certifiquen mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Potencia neta máxima del motor (kW)</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/kW-h^a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td>3.5</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>56 ≤ P < 130</td> <td>5.0</td> <td>0.19</td> <td>0.40</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>37 ≤ P < 56</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> <tr> <td>19 ≤ P < 37</td> <td>5.0</td> <td colspan="2">Suma 4.70</td> <td>0.015</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA 1: Límites máximos permisibles aplicables a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana. Los niveles de emisión provenientes de la maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible se obtendrán a través del método de prueba del Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE. Categoría de motor NRE, de la Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE, o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <p>^(a) g/kW-h = gramos por kilowatt hora.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>...</p> <p>Tercero. El Apéndice B (informativo) de la presente Norma Oficial Mexicana se utilizará de manera voluntaria, a efectos de certificar motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible.</p>	Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP	g/kW-h ^a				130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025	Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP	g/kW-h ^a				130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015	37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015	19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015
Potencia neta máxima del motor (kW)	CO		HC	NOx	MP																																												
	g/kW-h ^a																																																
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.025																																													
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.025																																													
Potencia neta máxima del motor (kW)	CO	HC	NOx	MP																																													
	g/kW-h ^a																																																
130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015																																													
56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015																																													
37 ≤ P < 56	5.0	Suma 4.70		0.015																																													
19 ≤ P < 37	5.0	Suma 4.70		0.015																																													
<p>58 Comentario 2. Aplicabilidad La EMA proporciona la siguiente información con respecto a la aplicabilidad de las normas propuestas: Sección 1.2.1: El texto debe modificarse para dejar claro que los nuevos motores sueltos aún no instalados en equipos que no se usan en carretera, pero destinados a ser instalados en equipos nuevos que no se usan en carretera también están sujetos a las nuevas normas.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta que hace el promovente no es aceptable, dado que el Objetivo y campo de aplicación son claros (con su ajuste, con base en la respuesta al comentario número cuatro, 4) es claro en el sentido que este instrumento normativo es aplicable a motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible. ...</p>																																																
<p>59 Comentario 3. Sección 1.2.2: Posteriormente, la EMA recomienda un cambio en la definición de maquinarias móviles nuevas que no se usan en carretera (3.17) que elimine la necesidad de "excluir" determinadas aplicaciones. La EMA recomienda que la lista completa de motores excluidos incluya los siguientes: 1) Motores que no se usan en carretera y motores instalados en máquinas móviles que no se usan en carretera que no sean nuevos según las definiciones en 3.17.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, una vez analizada y discutida la propuesta del Promovente, el grupo de trabajo decidió mantener el numeral 1.2.2, tal como se establece en el Proyecto de NOM que nos ocupa, dado que este es claro, sencillo en cuanto a las exclusiones del campo de aplicación de la propuesta regulatoria.</p>																																																

	<p>2) Motores de sustitución nuevos importados o producidos para reemplazar motores averiados o desgastados en equipos fabricados antes de la entrada en vigor de las normas pertinentes.</p> <p>3) Motores utilizados para generar electricidad, ya sean transportables o fijos, independientemente de que funcionen a velocidad constante o variable.</p> <p>4) Motores de velocidad constante</p> <p>5) Motores que no sean de diésel</p> <p>6) Motores en equipos que se utilicen para competiciones exclusivamente</p>	
60	<p>Comentario 4. Sección 1.2.3: La exclusión de los equipos agrícolas no está suficientemente clara. La EMA recomienda el siguiente lenguaje, o similar, adaptado del Título 40 del Código Federal de Regulaciones (Code of Federal Regulations, CFR) de EE. UU., 1074: "Se excluyen del ámbito de aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana los motores que no se usan en carretera destinados a la industria agrícola (equipo o vehículo), es decir, a la producción o cosecha comercial de alimentos, fibras, madera o productos orgánicos comerciales, o para el procesamiento de dichos productos para su posterior uso en la explotación agrícola". (Las secciones 1.2.2 y 1.2.3 podrían combinarse en un solo conjunto de exclusiones).</p> <p>Como parte del esfuerzo por mejorar el rendimiento del producto, el control de emisiones, la durabilidad y otras medidas de calidad, los fabricantes de motores pueden optar por realizar pruebas de ensayo con motores experimentales que operen en aplicaciones de clientes o sean operados por personal del fabricante. Cuando los aspectos experimentales de estos motores no los califiquen para cumplir con una configuración certificada de emisiones, los fabricantes de motores reciben un estado de "exención de prueba" por parte de la EPA, por ejemplo, u otra agencia acreditada en Europa, lo que permite que ese motor opere en la región. Por diversas razones de mercado y entorno ambiental, los fabricantes de motores y equipos podrían querer operar dichos motores en México. La EMA, por lo tanto, recomienda que la NOM permita la importación de dicho motor "exento de pruebas" a México.</p> <p>Las autoridades conceden el estado de exención de prueba motor por motor (en relación con el número de serie de cada motor). El estado de exención de prueba aprobado por la EPA (u otro organismo) se indicará en el motor. Las exenciones tienen una duración limitada y deben cerrarse con la autoridad otorgante al final del período de prueba, lo que incluye la contabilidad de la disposición final del motor (devuelto al inventario de ingeniería, desmontado para inspección, destruido, etc.). Los motores exentos de pruebas son muy pocos en número, pero serían una parte importante de los esfuerzos de un fabricante para proporcionar al mercado mexicano productos que sean de buena calidad y satisfagan las demandas de los clientes en México. Por estas razones, la EMA recomienda que la norma definitiva establezca que los motores exentos de pruebas tengan permitida la entrada a México.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, una vez analizada y discutida la propuesta del Promovente, el grupo de trabajo decidió mantener el numeral 1.2.2, tal como se establece en el Proyecto de NOM que nos ocupa, dado que este es claro, sencillo en cuanto a las exclusiones del campo de aplicación de la propuesta regulatoria. Sin embargo, conforme a la respuesta a los comentarios número siete (7) y 48, se define "Maquinaria destinada al sector agrícola".</p>
61	<p>Comentario 5. Definiciones La EMA tiene los siguientes comentarios con respecto a la sección de definiciones: Sección 3.4: La EMA recomienda que se aclare el texto para indicar que los motores destinados a la exportación desde México y los motores instalados en equipos destinados a la exportación desde México no están sujetos a la norma oficial.</p> <p>Las normas y regulaciones Tier 3 de la EPA de EE. UU. y la Etapa IIIA de la UE se clasifican por <i>potencia nominal</i>. La potencia nominal es la potencia disponible a la velocidad nominal del motor definida por el fabricante. Esta potencia nominal puede ser diferente de la potencia máxima disponible del motor. En la definición, el término "potencia neta máxima o nominal" debería sustituirse por el término "potencia nominal". Este es el término correctamente aplicado en la Tabla 1 de la propuesta. Es importante mantener esta terminología para ser consistentes con los procesos de certificación de emisiones de la EPA y la UE, y</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, dado que el grupo de trabajo decidió que en caso de que los regulados deseen certificar de manera voluntaria, motores o maquinaria de este tipo que los incorpore, nuevos, con estándares superiores al que se establece en la Propuesta Regulatoria, es necesario mantener las definiciones de los tipos de potencias diferentes, ya que varía el tipo de potencia según el ciclo de prueba que aplique al estándar a evaluar.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>A fin de dar claridad, se definen los diferentes tipos de potencias a utilizar, motivo por el cual se mantienen los tipos de potencias y se define cada una en los numerales 3.26, 3.27 y 3.28, se recorre la secuencia.</p> <p>Cabe señalar que, derivado de esta modificación, se ajusta el numeral 3.3 Categoría de motores de vehículos, a fin de sustituir "potencia neta" por "potencia neta nominal".</p>

<p>para evitar tergiversar el rendimiento de las emisiones, la agrupación de familias de motores o la categoría de potencia regulada de una familia de motores. La NORMA propuesta hace varias referencias a la "potencia neta nominal" que también deberían corregirse para que digan "potencia nominal". El término "potencia nominal" también debería utilizarse en lugar de "potencia neta máxima" en el Apéndice A (A.2.k) si este apéndice se incluye en la norma definitiva.</p>	<p>De la misma manera se modifica el texto del inciso d) del numeral 5.2, a fin de sustituir los términos "potencia neta máxima" por "potencia neta nominal" y con base en la respuesta al comentario número 32, se modifica la parte final del texto de dicho inciso y se sustituye el término "ficha técnica del motor expedida por el fabricante" por "la ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas", para que queden de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>...</p> <p>3.3 Categoría de motores de vehículos</p> <p>se refiere a la clasificación de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable y con potencia neta entre 19 y 560 kilowatts.</p> <p>...</p> <p>3.26 Potencia neta</p> <p>aquella potencia del motor en kilowatts, obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal.</p> <p>3.27 Potencia neta máxima</p> <p>el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia del motor.</p> <p>...</p> <p>5.2 ...</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta máxima con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A Normativo de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica del motor expedida por el fabricante;</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p>3.3 Categoría de motores de vehículos</p> <p>se refiere a la clasificación de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable y con potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts.</p> <p>...</p> <p>3.26 Potencia neta</p> <p>la potencia del motor en kW obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal, o su equivalente.</p> <p>3.27 Potencia neta máxima</p> <p>el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia nominal a plena carga para el tipo de motor.</p> <p>3.28 Potencia neta nominal</p> <p>la potencia neta en kW declarada por el fabricante de un motor a régimen nominal.</p> <p>...</p> <p>5.2 ...</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) Especificaciones técnicas del motor nuevo incorporado o a ser instalado en una maquinaria móvil nueva no de carretera y que usan diésel como combustible, incluyendo lo referente a la potencia neta nominal con la que éste cuenta; lo anterior, en apego a lo dispuesto en el Apéndice A (normativo) de esta Norma Oficial Mexicana, y la ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas;</p> <p>...</p>
---	---

62	<p>Comentario 6.</p> <p>Sección 3.9:</p> <p>En la actualidad no existen requisitos reglamentarios en relación con las tasas de consumo de combustible o la estabilidad de las tasas de consumo de combustible aplicables a los motores que no se usan en carretera. La EMA recomienda eliminar la referencia al "consumo de combustible" dentro de la definición de "Durabilidad de emisiones".</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Con base en el comentario del promovente, y en congruencia a la respuesta de los comentarios número 26 y 50, se informa que el grupo de trabajo aceptó la propuesta, dado que "consumo de combustible" está fuera del alcance de este instrumento regulatorio y queda de la siguiente manera (se ajusta la secuencia numérica de los numerales, por las modificaciones del documento):</p> <p>Decía:</p> <p>3.9 Durabilidad de emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones y consumo de combustible, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p> <p>Dice:</p> <p>3.8 Durabilidad de las emisiones</p> <p>se refiere al período durante el cual el motor está diseñado para funcionar correctamente en términos de confiabilidad, emisiones, sin ser remanufacturado. Se representa en un número de horas de operación o años calendario, lo que ocurra primero. Es, por lo tanto, el período durante el cual se requiere que un motor nuevo incorporado o a ser instalado en maquinaria móvil nueva no de carretera, que use diésel como combustible cumpla con las normas de emisión aplicables.</p>
63	<p>Comentario 7.</p> <p>Sección 3.10:</p> <p>La definición de "fabricante" parece centrarse únicamente en los fabricantes de motores. La definición de fabricante debe ampliarse para incluir también a los fabricantes de equipos o a cualquier entidad que instale motores que no se usan en carretera nuevos en maquinarias móviles nuevas que no se usan en carretera, ya que también están sujetos a la normativa.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la definición de "Fabricante" del Proyecto de NOM que nos ocupa es la adecuada, porque el Objetivo y campo de aplicación son claros (con su ajuste, con base en la respuesta al comentario número cuatro, 4) es claro y la regulación aplicará a fabricantes e importadores de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, así como para la maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable que usan diésel como combustible y que cuentan con una potencia neta entre 19 y 560 kilowatts, así como las definiciones de "Motor nuevo" y "Maquinaria móvil nueva no de carretera", motivo por el cual el comentario no procede.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>El grupo de trabajo decidió modificar el segundo conector "o" por "y/o" de la definición de Fabricante, dado que pareciera que solo aplica a la persona física o moral dedicada a la producción o ensamble final de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, es decir, uno u otro tipo de persona, y esta también puede ser aquella que realice ambas actividades. Por ello, se procede a modificar la definición, tal como se observa a continuación (se ajusta la secuencia numérica de los numerales, por las modificaciones del documento):</p> <p>Decía:</p> <p>3.10 Fabricante</p> <p>la persona física o moral dedicada a la producción o ensamble final de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usen diésel como combustible, con la finalidad de llevar a cabo su comercialización dentro del territorio nacional.</p> <p>Dice:</p> <p>3.9 Fabricante</p> <p>la persona física o moral dedicada a la producción y/o ensamble final de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, que usen diésel como combustible, con la finalidad de llevar a cabo su comercialización dentro del territorio nacional.</p>

64	<p>Comentario 8. Sección 3.16: La definición de "importador" también debe modificarse para dar mayor claridad: "La persona física o moral que introduce al país motores alimentados con diésel nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera, o que introduce al país motores alimentados con diésel nuevos destinados a ser incorporados o instalados en maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera".</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la definición de "Importador" del Proyecto de NOM que nos ocupa es la adecuada, porque el Objetivo y campo de aplicación es claro y la regulación aplicará a fabricantes e importadores de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera, así como para la maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable que usan diésel como combustible y que cuentan con una potencia neta entre 19 y 560 kilowatts, así como las definiciones de "Motor nuevo" y "Maquinaria móvil nueva no de carretera", motivo por el cual el comentario no procede.</p>
65	<p>Comentario 9. Sección 3.17: La definición propuesta de maquinaria móvil que no se usa en carretera no es clara en cuanto a su aplicabilidad a motores portátiles y determinados motores que no son autopropulsados. El enfoque preferido por la EMA para definir la maquinaria móvil que no se usa en carretera es que la SEMARNAT se base en las definiciones utilizadas por la EPA de EE. UU. Por ejemplo, recomendaríamos lo siguiente, extraído del Título 40 del CFR de EE. UU., secciones 1039, 1065, 1068 y 1074: (1) Con excepción de lo dispuesto en el apartado (2) de esta definición, una maquinaria móvil que no se usa en carretera nueva es una máquina que no ha sido vendida por primera vez por el fabricante o el importador y que está equipada con un motor de combustión interna que cumple con cualquiera de los siguientes criterios: (i) Se utiliza (o se utilizará) en o sobre un equipo autopropulsado que cumple un doble propósito al propulsarse y realizar otra función (tales como los tractores de jardín, las grúas móviles todoterreno y las excavadoras). (ii) Se utiliza (o se utilizará) en o sobre un equipo destinado a ser propulsado mientras realiza su función (tales como cortacéspedes y desbrozadoras de hilo). (iii) Por sí mismo o en o sobre un equipo es portátil o transportable, lo que significa que está diseñado para ello y es capaz de ser llevado o trasladado de un lugar a otro. Los indicativos de transportabilidad incluyen, entre otros, ruedas, patines, asas de transporte, plataformas rodantes, remolques o plataformas. (2) Un motor que no se usa en carretera es un motor de combustión interna instalado o destinado a ser instalado en una maquinaria móvil que no se usa en carretera. Un motor que no se usa en carretera es un motor que no se usa en carretera nuevo si el fabricante o el importador no lo han vendido por primera vez. (3) Un motor de combustión interna no es un motor que no se usa en carretera si se utiliza para propulsar un vehículo de motor, una aeronave, una locomotora o una maquinaria ferroviaria que se desplace sobre rieles. De acuerdo con este planteamiento, los motores citados en (3) pueden eliminarse de los "motores excluidos" de la Sección 1.2.2.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo acordó no aceptar el comentario, dado que la definición propuesta en el Proyecto de NOM que nos ocupa es clara y sencilla, para la aplicación de la NOM definitiva, motivo por el cual se mantiene la definición, conforme a la respuesta al comentario número 83.</p>
66	<p>Comentario 10. Sección 3.19: La EMA cuestiona la necesidad de una definición de "motor diésel". Si la SEMARNAT considera que se justifica una definición, la EMA recomienda definir "motor de encendido por compresión". Una definición razonable basada libremente en las definiciones de la EPA de EE. UU. sería: "Un motor de combustión interna alternativo que no utiliza una bujía (u otro dispositivo de chispa) para generar la combustión".</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo acordó que para la aplicación y uso de la NOM definitiva, con base en el Objetivo y campo de aplicación es a motores nuevos o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore a diésel, es pertinente mantener el término "Motor a diésel", motivo por el cual no procede esta parte del comentario. PROCEDENTE. A fin de ser consistentes con el término y la solicitud del Promovente, el grupo de trabajo decidió adoptar la definición de "Motor a diésel" establecida en la NOM-044-SEMARNAT-2017, y no establecer distintas definiciones en términos que no afectan la aplicación de la propuesta regulatoria. Decía: 3.19 Motor a diésel es una máquina que produce la potencia necesaria para el funcionamiento de la maquinaria móvil, a través del calor generado por la compresión de los pistones, cuando se mezclan el diésel y el aire en la cámara de combustión. Dice: 3.19 Motor a diésel la fuente de potencia en la cual una mezcla de aire y combustible diésel se inyecta a las cámaras de combustión para ser encendido, mediante el calor generado por la compresión durante la operación de los pistones.</p>

67	<p>Comentario 11.</p> <p>Sección 3.20:</p> <p>La EMA recomienda las siguientes definiciones para los motores de velocidad constante y velocidad variable, adaptadas de los criterios de NRMM 2016/1628 de la UE:</p> <p>“Motor de velocidad constante se refiere a un motor que incluye un regulador para mantener una velocidad de funcionamiento constante; puede estar provisto de un régimen de ralentí distinto del régimen regulado, que puede utilizarse durante el arranque o la parada. Un motor de velocidad constante puede estar equipado con un regulador que puede ajustarse a una velocidad alternativa cuando el motor está parado”.</p> <p>“Motor de velocidad variable quiere decir un motor que no es de velocidad constante”.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo acordó que no es necesaria la definición de Motor de velocidad constante se refiere a un motor”, dado que el Objetivo y campo de aplicación es claro y la propuesta regulatoria no aplicará a motores, equipos o maquinaria de velocidad constante.</p> <p>Por otra parte, también el grupo de trabajo decidió mantener la definición de “Motor de régimen variable” establecida en el Proyecto de NOM que nos ocupa.</p> <p>Por todo lo anterior, el comentario no procede.</p>
68	<p>Comentario 12.</p> <p>Sección 3.26:</p> <p>De conformidad con los comentarios de la EMA relacionados con la importancia del término “potencia nominal”, la EMA recomienda definir “potencia neta” en lugar de “potencia neta”. Más específicamente, la EMA recomienda: “La potencia nominal es la potencia de un motor a plena carga a la velocidad máxima regulada del motor”.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, dado que el grupo de trabajo decidió que en caso de que los regulados deseen certificar de manera voluntaria, motores o maquinaria de este tipo que los incorpore, nuevos, con estándares superiores al que se establece en la Propuesta Regulatoria, es necesario mantener las definiciones de los tipos de potencias diferentes, ya que varía el tipo de potencia según el ciclo de prueba que aplique al estándar a evaluar.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>A fin de dar claridad, se definen los diferentes tipos de potencias a utilizar, motivo por el cual se mantienen los tipos de potencias y se define cada una en los numerales 3.26, 3.27 y 3.28, se recorre la secuencia.</p> <p>Cabe señalar que, derivado de esta modificación, se ajusta el numeral 3.3 Categoría de motores de vehículos, el grupo de trabajo identificó que los equipos regulados no son vehículos, sino maquinaria, motivo por el cual se elimina el término “de vehículos”, por otro lado, dado que las potencia a las que refieren las tablas de especificaciones son de potencia neta nominal, se sustituye el término, “potencia neta” por “potencia neta nominal”, y quedan de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>...</p> <p>3.3 Categoría de motores de vehículos se refiere a la clasificación de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable y con potencia neta entre 19 y 560 kilowatts.</p> <p>...</p> <p>3.26 Potencia neta aquella potencia del motor en kilowatts, obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal.</p> <p>3.27 Potencia neta máxima el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia del motor.</p> <p>Dice:</p> <p>3.3 Categoría de motores se refiere a la clasificación de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera de régimen variable y con potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts.</p> <p>...</p> <p>3.26 Potencia neta la potencia del motor en kW obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal, o su equivalente.</p> <p>3.27 Potencia neta máxima el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia nominal a plena carga para el tipo de motor.</p> <p>3.28 Potencia neta nominal la potencia neta en kW declarada por el fabricante de un motor a régimen nominal.</p>

69	<p>Comentario 13. Sección 3.27: No es necesario definir "potencia neta máxima" a los efectos del presente reglamento. La EMA recomienda eliminar la definición.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, conforme a la respuesta del comentario número 68, se mantienen los términos y definiciones de los diferentes tipos de potencia y se agrega el término y definición de "Potencia neta nominal", motivo por el cual no se acepta el comentario del promovente.</p>																						
70	<p>Comentario 14. Secciones 3.30 y 3.31: La explicación en inglés de las siglas PCD y NCD debería ser "Particulate Control Diagnostic" y "NOx Control Diagnostic", respectivamente. La letra "D" es para "Diagnostic".</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo decidió no incluir los términos y definiciones de los numerales del Proyecto de NOM, que hace referencia al promovente dado que estos se eliminan por no mencionarse en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria.</p>																						
71	<p>Comentario 15. Especificaciones En la Tabla 2, los símbolos de los rangos de potencia nominal son incorrectos, y deberían coincidir con los rangos de potencia nominal indicados en la Tabla 1. Es decir, hay cinco casos en los que el símbolo "<" debería ser reemplazado por el símbolo "≤" para ser equivalente a la Tabla 1.</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE A fin de dar claridad, se acepta el comentario del promovente, en congruencia a la respuesta al comentario número 30, queda de la siguiente manera: Decía: 4.2 ... Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="852 814 1391 989"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Dice: Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.</p> <table border="1" data-bbox="852 1455 1391 1629"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>130 ≤ P ≤ 560</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>75 ≤ P < 130</td> </tr> <tr> <td>37 ≤ P < 75</td> </tr> <tr> <td>19 ≤ P < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: kilowatts. (b) rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. (d) horas o años: con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se consideraran lo que ocurra primero.</p>	Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d	130 ≤ P ≤ 560	rpm > 0	8,000 o 10 años	75 ≤ P < 130	37 ≤ P < 75	19 ≤ P < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años
Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d																						
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años																						
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años																						
56 < kW < 130																								
130 < kW < 560																								
Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d																						
130 ≤ P ≤ 560	rpm > 0	8,000 o 10 años																						
75 ≤ P < 130																								
37 ≤ P < 75																								
19 ≤ P < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años																						

72	<p>Comentario 16.</p> <p>Procedimientos para la evaluación de la conformidad</p> <p>Las regulaciones de control de emisiones que no se usan en carretera de la EPA de EE. UU. y la Unión Europea obligan a los fabricantes de motores a cumplir con las normas de emisiones de escape pertinentes y a certificar el cumplimiento ante dichos organismos. Estos organismos otorgan certificados de conformidad al fabricante del motor cuando dicho fabricante ha demostrado satisfactoriamente el cumplimiento de los requisitos de certificación y ha asumido todos los compromisos necesarios relacionados. Cualquier certificado de conformidad (u "homologación de tipo" para productos certificados por la UE) cubre una sola familia de motores. Los motores de una sola familia de motores se pueden importar directamente a México para su instalación por parte de múltiples fabricantes de equipos, o se pueden instalar en productos de múltiples fabricantes de equipos antes de ser importados a México. Es el fabricante del motor quien tiene la responsabilidad final del cumplimiento de las emisiones a largo plazo de los productos vendidos en el campo, así como de los compromisos relacionados, tales como garantías de emisiones y acciones de retiro del mercado. La EMA desea hacer las siguientes recomendaciones relacionadas con los procedimientos para la evaluación de la conformidad.</p> <p>El enfoque preferido sería que la PROFEPA recibiera del fabricante del motor copias de los certificados de conformidad (emitidos por la EPA de EE. UU. o de las homologaciones de tipo emitidas por los organismos acreditados por la UE o por la CEPE de la ONU) aplicables a las familias de motores que se propone importar a México. Dichos certificados de conformidad incluirán con frecuencia información básica sobre los motores que han sido certificados, como por ejemplo el desplazamiento del motor, el nivel de potencia nominal de cada modelo, el nivel Tier de emisiones para el que se concede la certificación y similares. Junto con la solicitud podría exigirse otra información importante relacionada con el fabricante del motor, como los datos de contacto y similares. La PROFEPA podría entonces, con excepción de alguna inquietud, confirmar la aprobación con el fabricante y poner a disposición de las autoridades aduaneras de México los nombres de las familias de motores (una designación alfanumérica) que han sido autorizados para su importación a dicho país. Cualquier importación posterior de esos motores, o de motores instalados en equipos, podría ir acompañada de documentación bajo juramento de exactitud y veracidad que incluya el nombre de la familia del motor para su confirmación con los registros de las autoridades aduaneras. Hay que tener en cuenta que este proceso preferido no incluye la presentación de documentación técnica (conforme al Apéndice A) más allá de la que se indica en los certificados de conformidad y homologación de tipo. Los datos técnicos solicitados en el Apéndice A ya se facilitaron, por ejemplo, a la EPA para respaldar el proceso de certificación original en el caso de los productos certificados en Estados Unidos. Por lo tanto, la EMA cuestiona la utilidad de proporcionar la información técnica del Apéndice A como parte del proceso para la PROFEPA, en el que el certificado original debe ser la base para la aprobación.</p>	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p> <p>Asimismo, el comentario no justifica técnicamente sus señalamientos y no se vinculan con numerales específicos de la Propuesta Regulatoria.</p> <p>Por otra parte, existen actualmente otras regulaciones como la NOM-044-SEMARNAT-2017 que regula las emisiones provenientes de los vehículos nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3 857 kilogramos y, las NOM-042-SEMARNAT-2003 y NOM-163_SEMARNAT-SCFI-2023, que regulan las emisiones de vehículos nuevos con peso bruto vehicular menor a 3 857, estas regulaciones establecen un procedimiento de evaluación de la conformidad con los requerimientos necesarios, a presentar a la Autoridad que vigila el cumplimiento de dichos instrumentos normativos (PROFEPA), como los que se establecen en esta Propuesta Regulatoria; motivo por el cual, los argumentos no se consideran viables y sustentados para ser incorporados en esta Propuesta Regulatoria.</p>
73	<p>Comentario 17.</p> <p>La EMA también recomienda que la SEMARNAT tenga cuidado de no exigir la presentación de información comercial confidencial, la cual normalmente no está a disposición del público, como parte del proceso de solicitud o de los procedimientos de apoyo. La divulgación de información comercial confidencial es un asunto serio para los fabricantes de motores. Por ello, la EMA recomienda que la normativa estipule que no se podrá solicitar ninguna información comercial confidencial como parte del proceso de aprobación para evitar la divulgación indiscriminada de esta información sensible.</p>	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p> <p>Es importante mencionar que, existen actualmente otras regulaciones como la NOM-044-SEMARNAT-2017 que regula las emisiones provenientes de los vehículos nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3 857 kilogramos y, las NOM-042-SEMARNAT-2003 y NOM-163_SEMARNAT-SCFI-2023, que regulan las emisiones de vehículos nuevos con peso bruto vehicular menor a 3 857, estas regulaciones establecen un procedimiento de evaluación de la conformidad con los requerimientos necesarios, a presentar a la Autoridad que vigila el cumplimiento de dichos instrumentos normativos (PROFEPA), como los que se establecen en esta Propuesta Regulatoria; motivo por el cual, los argumentos no se consideran viables y sustentados para ser incorporados en esta Propuesta Regulatoria. Además, cabe señalar que, la información solicitada no es para hacerla de conocimiento al público en general, sino que es utilizada por la PROFEPA o el Organismo de Certificación con el fin de emitir, en su caso, el certificado correspondiente.</p>

74	<p>Comentario 18.</p> <p>La EMA está de acuerdo con la SEMARNAT en que los importadores, fabricantes de equipos y otras entidades también tendrían que solicitar la aprobación de la PROFEPA para importar motores o equipos a México, independientemente de las aprobaciones del fabricante de motores por parte de la PROFEPA. En este caso, el importador, por ejemplo, solicitaría los registros de certificación pertinentes y otra documentación al fabricante del motor e incluiría esa información en la solicitud. La EMA debe reiterar, dado este compromiso de “terceros” y manejo de documentos e información del fabricante del motor, la importancia de que la información comercial confidencial no se exija como parte del proceso de solicitud ante la PROFEPA y que la normativa sea clara en este punto.</p> <p>Si la PROFEPA considera que es una parte necesaria del proceso, dicho organismo podría emitir su propio “certificado NOM o dictamen de cumplimiento” después de la revisión conforme a los procesos de solicitud descritos anteriormente, y el certificado la PROFEPA sería la base para la importación. En caso de que los certificados de la PROFEPA se expidan bajo la norma definitiva, es importante que incluyan la información pertinente de los certificados de conformidad originales.</p> <p>Todo proceso de importación debe estar respaldado por el envío y procesamiento de documentación vía web, mediante el cual se puedan confirmar las aprobaciones del certificado de conformidad correspondiente antes de que el equipo llegue a México. Esto agilizaría enormemente el proceso de importación. La EMA está preparada para trabajar con la SEMARNAT y otras agencias en México para desarrollar procedimientos de importación optimizados que simplifiquen las operaciones y al mismo tiempo cumplan con los objetivos de la SEMARNAT y los funcionarios de aduanas.</p>	<p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, toda vez que el promovente no presenta una propuesta específica para modificar el instrumento normativo, el comentario no se califica, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>
75	<p>Comentario 19.</p> <p>Sección 5.2.g.</p> <p>En el caso de que una máquina móvil que no se usa en carretera sea ensamblada fuera de México e importada como una máquina completa, y especialmente en el caso de que sea una máquina autopropulsada, el total de horas de funcionamiento para el transporte dentro de la fábrica, la(s) prueba(s) de funcionamiento y el transporte al lugar de envío puede exceder las 30 horas. Además, el proyecto NOM ya incluye una definición de motores “nuevos” que no se usan en carretera y maquinaria móvil “nueva” que no se usa en carretera, lo que significa que la cantidad de horas de funcionamiento es irrelevante. La EMA recomienda eliminar la limitación de horas de funcionamiento o, al menos, aumentar el tiempo máximo de funcionamiento de 30 a 100 horas.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, después de amplias discusiones y dado que el sector industrial a regular no presentó una justificación técnica que diera soporte a su propuesta.</p> <p>Aunado a ello se acordó modificar el número de horas de funcionamiento para definir tanto a “Motor nuevo” así como “Maquinaria móvil nueva no de carretera” de “30 horas” a “50 horas”, con base en la respuesta a los comentarios número 81 y 82.</p>
76	<p>Comentario 20.</p> <p>Apéndice A</p> <p>Como se señaló con anterioridad, la EMA recomienda eliminar el Apéndice A, ya que parecería que la información técnica solicitada en dicho Apéndice no es necesaria para apoyar el proceso de aprobación de la PROFEPA. Sin embargo, en caso de que la SEMARNAT decida incluir requisitos de datos técnicos en virtud del Apéndice A, la EMA ofrece las siguientes recomendaciones:</p> <p>A.2.d., A.2.e.: Se trata de información de la máquina, no se aplica a los datos de la familia de motores. Los motores de la familia de motores se utilizarán en varios modelos de máquinas. La EMA recomienda eliminar A.2.d. y A.2.e.</p> <p>A.2.f.: “Año del modelo” debería sustituirse por “Año del modelo del certificado original de conformidad u homologación de tipo presentada con la solicitud a la PROFEPA”.</p> <p>A.2.j.: Sustituir “Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera y,” por “Intervalo de potencia (kW) del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera y”, para ser coherente con las Tablas 1 y 2 de la Sección 4.</p> <p>A.2.k.: El término “Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera (kW)” debería sustituirse por “Potencia nominal del motor de datos para la familia de motores”.</p> <p>A.1.: Esta solicitud es demasiado vaga y debería eliminarse.</p> <p>A.3.: Se trata de información de la máquina, no se aplica a los datos de la familia de motores. Los motores de la familia de motores se utilizarán en varios modelos de máquinas. La EMA recomienda eliminar A.3.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, después de amplias discusiones y dado que el sector industrial a regular no presentó una justificación técnica que diera soporte a su propuesta. En este sentido, se mantiene el Apéndice A (normativo), conforme a las respuestas al comentario</p>

	<p>A.5.: El nombre de la familia de motores debería ser la referencia principal; por lo tanto, la EMA recomendaría en primer lugar eliminar este requisito. Como mínimo, este requisito debería modificarse para que diga: "Número de certificado ambiental otorgado por la autoridad u organismo ambiental del país de origen o certificación si es diferente del nombre de la familia de motores".</p> <p>A.10.: Se recomienda cambiar "Descripción de los valores de vida útil, conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio." por "Valores de durabilidad (horas y años), conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio".</p>												
<p>PROMOVENTE: Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio</p>													
<p>77</p>	<p>Comentario 1. Texto Original NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/UE. [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Modificación Propuesta NOTA 1: Se encuentra en el Código Federal de Regulaciones (CFR) de los Estados Unidos, bajo el título 40, parte 1039, Apéndice II; así como en la Directiva 97/68/CE modificada por 2012/46/EU, y también por la norma MAR-1 en Brasil [Fuente: Test cycle ISO 8178-4 C1 "Non-Road Steady Cycle", Ciclo de prueba estable no de carretera] Justificativa ANFAVEA A inclusão do Mar-1 também foi sugerida como uma possibilidade de verificação dos resultados de emissões para o México, já que é o mesmo ciclo de testes utilizado no Brasil, e que outro mercado como o Chile já realiza tal aceitação.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el grupo de trabajo revisó la propuesta del Promovente, sin embargo, detectó que si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicha normativa no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2. En ese sentido, no se aceptó la propuesta y el comentario no procede. Cabe señalar, que está respuesta se replica en los comentarios número 36, 39, 42, 53 y 56, por ser emitidos en el mismo sentido. Por otra parte, la segunda parte del comentario el promovente presentó sus comentarios en otro idioma ajeno al español, motivo por el cual no se acepta y el comentario se califica como no procedente. De conformidad con el artículo 33, fracción III del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los comentarios que los interesados presenten respecto de los proyectos de normas oficiales mexicanas deberán presentarse en español.</p>											
<p>78</p>	<p>Comentario 2. Texto Original 4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación: Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="267 1417 820 1522"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td rowspan="3">rpm > 0</td> <td rowspan="3">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Proposta ANFAVEA 4.2 Los valores de durabilidad de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NOx), hidrocarburos más óxidos de nitrógeno (HC+NOx) y partículas (MP), provenientes del escape de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se emplearán para la propulsión de maquinaria móvil nueva no de carretera con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts (kW), diseñada y fabricada bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se presentan en la Tabla 2 que aparece a continuación:</p>	Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, en congruencia con las respuestas a los comentarios número 36, 39, 42, 53, 55 y 77, en sentido que el grupo de trabajo no aceptó la incorporación del estándar Brasil, MAR-1, dado que, si bien, los valores de emisión de la normativa de Brasil, MAR-1, son equivalentes a los valores propuestos en la Tabla 1 del Proyecto de NOM que nos ocupa, dicho estándar no contempla los valores equivalentes a la Tabla 2, motivo por el cual no se aceptó la propuesta y el comentario no procede. Por otra parte, la segunda parte del comentario el promovente presentó sus comentarios en otro idioma ajeno al español, motivo por el cual no se aceptan y el comentario se califica como no procedente. De conformidad con el artículo 33, fracción III del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los comentarios que los interesados presenten respecto de los proyectos de normas oficiales mexicanas deberán presentarse en español.</p>
Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d											
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años											
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años											
56 < kW < 130													
130 < kW < 560													

	<p>Tabla 2. Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" data-bbox="267 304 820 409"> <thead> <tr> <th>Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th>Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th>Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19 < kW < 37</td> <td>rpm > 0</td> <td>5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td>37 < kW < 56</td> <td>rpm > 0</td> <td>8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>56 < kW < 130</td> <td>rpm > 0</td> <td>8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td>130 < kW < 560</td> <td>rpm > 0</td> <td>8,000 o 10 años</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Justificativa ANFAVEA</p> <p>Eliminação do item referente à durabilidade, visto que no Brasil ela não é exigida e que a mesma é importante para motores que utilizam catalisadores, diferentemente dos motores em questão, que apresentam desgaste muito menor e que por este motivo não haveria necessidade de realizar este tipo de teste, além do mesmo ser oneroso e requerer muito tempo para a realização</p>	Intervalo de potencia (kW)^a	Velocidad nominal (rpm)^b	Valores de durabilidad (horas^c o años)^d	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	rpm > 0	8,000 o 10 años	130 < kW < 560	rpm > 0	8,000 o 10 años	
Intervalo de potencia (kW)^a	Velocidad nominal (rpm)^b	Valores de durabilidad (horas^c o años)^d															
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años															
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años															
56 < kW < 130	rpm > 0	8,000 o 10 años															
130 < kW < 560	rpm > 0	8,000 o 10 años															
<p>79</p>	<p>Comentario 3.</p> <p>Texto Original</p> <p>Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Modificación Propuesta</p> <p>Transitorio</p> <p>Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales 24 meses contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Justificativa ANFAVEA</p> <p>Visto que outros países solicitaram pelo menos 24 meses para o período de implementação (Ex: Chile e Colômbia), as máquinas de construção, ao contrário de outros tipos de veículos, têm um número muito grande de homologações (de baixo volume a alta variedade), o que pode levar a um número muito grande de aprovações necessárias e gerar um grande acúmulo de processos. Alémp disso, é necessário um prazo para fabricar primeiro o motor e depois a máquina, e 180 dias não são suficientes.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente y el comentario se califica como no procedente.</p> <p>Aunado a ello, se informa que, se solicitó al sector regulado que participó en el grupo de trabajo que atendió los comentarios de consulta pública de la Propuesta Regulatoria, información que diera soporte sobre el por qué no es suficiente el tiempo establecido para la entrada en vigor. El grupo de trabajo escuchó los argumentos de parte del comentarista y consideró que no se motivó la modificación del tiempo de entrada en vigor, y se mantuvo el tiempo establecido en el Proyecto de NOM-174-SEMARNAT-2024.</p> <p>Por otra parte, es importante indicar que de conformidad con el artículo 33, fracción III del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los comentarios que los interesados presenten respecto de los proyectos de normas oficiales mexicanas deberán presentarse en español.</p>															
<p>PROMOVENTE: CNH de México</p>																	
<p>80</p>	<p>Comentario 1.</p> <p>Considerando-párrafo 16</p> <p>Texto original</p> <p>Que el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana es aplicable a las unidades nuevas de maquinaria móvil no de carretera de régimen variable que cuentan con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts, que usen diésel como combustible y que se enajenen por primera vez en el territorio nacional.</p> <p>Cambio propuesto</p> <p>Que el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana es aplicable a las unidades nuevas o de uso de maquinaria móvil no de carretera de régimen variable que cuentan con una potencia neta nominal entre 19 y 560 kilowatts, que usen diésel como combustible y que se enajenen por primera vez en el territorio nacional.</p> <p>Incluir este alcance a lo largo de todo el documento, aplicable entre otros, a los incisos:</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el Objetivo y campo de aplicación es claro en qué, la propuesta regulatoria aplica solamente a motores nuevos y maquinaria móvil nueva no de carretera, razón por la cual, no procede la inclusión de la redacción sugerida</p>															

	<p>1.1 Objetivo</p> <p>1.2 Campo de aplicación.</p> <p>3.16 3.17 3.21 3.30 3.31 4 4.1 4.2 5.1 5.2</p> <p>Justificación</p> <p>El Programa de Gestión Federal para Mejorar la Calidad del Aire de la Megalópolis, PROAIRE de la Megalópolis 2017-2030, publicado por la Comisión Ambiental de la Megalópolis el 10 de agosto de 2017, a través de la página electrónica de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, conformado por seis líneas estratégicas y 38 medidas, tiene como propósito reducir el 58% de las MP2.5 (partículas finas), el 32% de los NOX (óxidos de nitrógeno), el 46% de los COV (compuestos orgánicos volátiles) y el 75% del SO2 (dióxido de azufre) de las emisiones totales para el año 2030. Regular equipos tanto nuevos como de uso permitirán alcanzar el objetivo planteado.</p>	
81	<p>Comentario 2.</p> <p>3.21</p> <p>Texto original</p> <p>Motor nuevo: Es aquel motor que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador.</p> <p>Cambio propuesto</p> <p>3.21A</p> <p>Motor nuevo: Es aquel motor que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador y tiene menos de 50 horas de uso.</p> <p>3.21B</p> <p>Motor de uso: Es aquel motor que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador y tiene más de 50 horas de uso.</p> <p>Justificación</p> <p>50 horas:</p> <p>Es un espacio suficiente que permite maniobras desde origen hasta punto de exhibición para venta, capacitación.</p> <p>Motor de uso: Al ser una norma de cuidado del medio ambiente debe extender su alcance a unidades del mercado secundario que ingresen al país.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la parte del comentario del promovente sobre el término y la definición de "3.21B Motor de uso" no procede, dado que la presente propuesta regulatoria no será aplicable a motores usados. Cabe señalar que, el Objetivo y campo de aplicación es claro en que la propuesta regulatoria aplica solamente a motores nuevos y maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Por otra parte, el grupo de trabajo decidió adoptar la definición de la NOM-044-SEMARNAT-2017 y agregar dentro de la misma lo concerniente a "con no más de 50 horas de funcionamiento" que caracterizarán como nuevo a los motores o maquinaria de este tipo, para que les aplique la propuesta regulatoria. En este sentido, se ajusta el inciso g) del numeral 5.2, para sustituir "30 horas" por "50 horas".</p> <p>En congruencia a la respuesta al comentario número 31, con referencia a la entrada en vigor de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos, sobre el Modelo Nacional de Homologación de Trámites y Servicios, Compartición de Soluciones Tecnológicas y Desarrollo de Capacidades Públicas, a fin de simplificar los requisitos que deben presentar los sujetos regulados, se eliminó el inciso g) del numeral 5.2 y el tema relacionado con el número de horas de operación para considerar un motor nuevo o maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore, en dicho inciso, se colocó en el Apéndice A (normativo) Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore, en los incisos n) y d) de los numerales A.2 y A.3 respectivamente, a fin de que los sujetos regulados reporten el número de horas de operación del motor nuevo o en su caso, de la maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore.</p> <p>En ese, sentido, se modifica la definición y queda de la siguiente manera:</p> <p>Decía:</p> <p>3.21 Motor nuevo</p> <p>es aquel motor que no ha sido enajenado por primera vez por el fabricante o importador.</p> <p>...</p>

	<p>5.2</p> <p>g) Documento en el que el sujeto obligado a cumplir con esta Norma Oficial Mexicana manifieste, bajo protesta de decir verdad, que la maquinaria móvil nueva no de carretera cuenta con un máximo de 30 horas de operación.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 Nombre o razón social del solicitante</p> <p>A.2 Datos generales y características del motor:</p> <p>a) Marca del motor;</p> <p>b) Modelo de motor;</p> <p>c) Familia del motor;</p> <p>d) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera;</p> <p>e) Tipo del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>f) Año modelo;</p> <p>g) País de origen.</p> <p>h) Número de cilindros;</p> <p>i) Desplazamiento (cm³).</p> <p>j) Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>k) Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva no de carretera (kW)</p> <p>l) Ficha técnica</p> <p>A.3 Datos generales de la maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>a) Marca de la maquinaria móvil nueva no de carretera,</p> <p>b) Modelo de la maquinaria móvil nueva no de carretera y,</p> <p>c) Tipo de maquinaria móvil nueva no de carretera</p> <p>d) Ficha técnica</p> <p>...</p> <p>Dice:</p> <p>3.21 Motor nuevo</p> <p>es aquel motor que no ha sido objeto de cambio de componente alguno después de haber sido producido y enajenado por parte del fabricante del motor con no más de 50 horas de funcionamiento.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Apéndice A (normativo)</p> <p>Información técnica del motor nuevo o de la maquinaria móvil nueva no de carretera que lo incorpore</p> <p>A continuación, la relación de información técnica necesaria:</p> <p>A.1 ...</p> <p>A.2 ...</p> <p>...</p> <p>n) Número de horas de operación del motor; y</p> <p>o) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.2.</p> <p>A.3 ...</p> <p>...</p> <p>d) Número de horas de operación de la maquinaria móvil nueva no de carretera; y</p> <p>e) Ficha técnica comercial u hoja de especificaciones técnicas, conforme a lo solicitado en el numeral A.3.</p> <p>...</p>
--	--

82	<p>Comentario 3. 3.17</p> <p>Texto original Maquinaria móvil nueva no de carretera: Maquinaria no destinada al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, con motor nuevo de régimen variable, que usan diésel como combustible y que no han sido enajenados por primera vez por el fabricante o importador, los cuales, además, por sus características físicas y técnicas no pueden transitar como cualquier otro medio de transporte por las vialidades de uso público, pero pueden desplazarse de manera autónoma por el suelo, con o sin carretera.</p> <p>Cambio propuesto Maquinaria móvil nueva y usada no de carretera: Maquinaria no destinada al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, con motor nuevo (menos de 50 horas de trabajo) y usado (más de 50 horas de trabajo) de régimen variable, que usan diésel como combustible y que no han sido enajenados por primera vez por el fabricante o importador, los cuales, además, por sus características físicas y técnicas no pueden transitar como cualquier otro medio de transporte por las vialidades de uso público, pero pueden desplazarse de manera autónoma por el suelo, con o sin carretera.</p> <p>Justificación Maquinaria y Motor de uso: Al ser una norma de cuidado del medio ambiente debe extender su alcance a unidades del mercado secundario que ingresen al país.</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el Objetivo y campo de aplicación es claro en que la propuesta regulatoria aplica solamente a motores nuevos y maquinaria móvil nueva no de carretera.</p> <p>PROCEDENTE. El grupo de trabajo decidió agregar dentro de la definición lo concerniente a las "50 horas de funcionamiento" que caracterizarán como nuevo a los motores o maquinaria de este tipo, para que les aplique la propuesta regulatoria. En ese, sentido, se modifica la definición y queda de la siguiente manera: Decía: 3.17 Maquinaria móvil nueva no de carretera maquinaria no destinada al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, con motor nuevo de régimen variable, que usan diésel como combustible y que no han sido enajenados por primera vez por el fabricante o importador, los cuales, además, por sus características físicas y técnicas no pueden transitar como cualquier otro medio de transporte por las vialidades de uso público, pero pueden desplazarse de manera autónoma por el suelo, con o sin carretera.</p> <p>Dice: 3.17 Maquinaria móvil nueva no de carretera maquinaria no destinada al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, con motor nuevo de régimen variable, que usan diésel como combustible y que no han sido enajenados por primera vez por el fabricante o importador, con no más de 50 horas de funcionamiento, los cuales, además, por sus características físicas y técnicas no pueden transitar como cualquier otro medio de transporte por las vialidades de uso público, pero pueden desplazarse de manera autónoma por el suelo, con o sin carretera.</p>
83	<p>Comentario 4. 3.16</p> <p>Texto original Importador: Persona física o moral que introduce al país motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible.</p> <p>Cambio propuesto Importador: Persona física o moral que introduce al país motores nuevos o de uso, incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva o usada no de carretera que usan diésel como combustible.</p> <p>Justificación Maquinaria y Motor de uso: Al ser una norma de cuidado del medio ambiente debe extender su alcance a unidades del mercado secundario que ingresen al país.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, el Objetivo y campo de aplicación es claro en qué, la propuesta regulatoria aplica solamente a motores nuevos y maquinaria móvil nueva no de carretera, razón por la cual no procede la inclusión de la redacción sugerida</p>
84	<p>Comentario 5. 5.2</p> <p>Texto original 5.2 (texto previo)...Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos: a) Solicitud en escrito libre en hoja membretada por la empresa fabricante o importadora, anexando datos para oír o recibir notificación;</p>	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, al igual que en otras normas oficiales mexicanas en materia de emisiones provenientes de fuentes móviles como vehículos pesados, esta propuesta regulatoria es clara en su campo de aplicación, dado que aplicará a los fabricantes e importadores de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera.</p>

<p>Cambio propuesto</p> <p>5.2 (texto previo)...Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) Documento de licencia de uso exclusivo de la marca en México para realizar fabricación, ensamble, importación, distribución y servicio post venta de los productos. Para efecto de cumplir este numeral no pueden ser candidatas dos empresas matrices distribuidoras de la misma marca de productos en México. Deberá ser una planta fabricante ubicada en la república mexicana o matriz única mexicana (siempre y cuando no exista planta fabricante de los productos en México.</p> <p>b) Solicitud en escrito libre en hoja membretada por la empresa fabricante o importadora, anexando datos para oír o recibir notificación;</p> <p>Justificación</p> <p>Garantiza el control y cumplimiento de esta norma en términos de emisiones a una sola entidad por cada marca de equipos que se comercializan en la República Mexicana.</p>	<p>PROCEDENTE.</p> <p>Con relación a este numeral, se indica que el inciso "e)" no fue comentado por el promovente; sin embargo, el grupo de trabajo identificó que en dicho inciso "e)", es necesario garantizar que la información que presenten los regulados a la PROFEPA sean Informe de resultados emitido por un laboratorio de pruebas acreditado por una entidad de acreditación en la NMX-EC-17025-IMNC-2018 y aprobado por la PROFEPA en uno de los ciclos de prueba específicos establecidos en las regulaciones de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, según corresponda, tal como se describe a continuación:</p> <p>Decía:</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o el Dictamen de cumplimiento por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) Solicitud en escrito libre en hoja membretada por la empresa fabricante o importadora, anexando datos para oír o recibir notificación;</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) ...</p> <p>e) ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>Dice:</p> <p>5.2 A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 de la presente Norma Oficial Mexicana, se expedirá el Certificado NOM correspondiente por la PROFEPA o por medio de un Organismo de certificación, cuando el fabricante o importador de motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, acredite el cumplimiento de lo dispuesto en esta Norma Oficial Mexicana. Para ello, el fabricante o importador de dichos motores, deberá presentar ante la PROFEPA, o en su caso a un Organismo de certificación, los siguientes documentos:</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) ...</p> <p>e) ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. Informe de resultados emitido por un laboratorio de pruebas acreditado por una entidad de acreditación en la NMX-EC-17025-IMNC-2018 y aprobado por la PROFEPA en uno de los siguientes métodos de prueba: US EPA Código Federal de Regulaciones Título 40, Parte 89, Subpartes D y E; Anexo VI Directiva 97/68/CE, modificada por la directiva 2006/105/CE o Anexo IV Reglamento 2016/1628, que deroga y modifica la Directiva 97/68/CE; Reglamento n.º 96 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — [2019/547], en términos de las Tablas 1, 2 y de estándares superiores indicados en Apéndice B (informativo) de esta Norma Oficial Mexicana.</p>
---	--

85	<p>Comentario 6.</p> <p>4.2</p> <p>Texto original</p> <p>Tabla 2- Valores de durabilidad de las emisiones de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados de origen por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América y por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Intervalo de potencia (kW)^a</th> <th style="text-align: center;">Velocidad nominal (rpm)^b</th> <th style="text-align: center;">Valores de durabilidad (horas^c o años)^d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">19 < kW < 37</td> <td style="text-align: center;">rpm > 0</td> <td style="text-align: center;">5,000 o 7 años</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">37 < kW < 56</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">rpm > 0</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">8,000 o 10 años</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">56 < kW < 130</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">130 < kW < 560</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) kW: Kilowatts. (b) Rpm: revoluciones por minuto. (c) horas: aplicable sólo a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados mediante los ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (d) horas o años: Con respecto a los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva no de carretera que usan diésel como combustible, certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, los valores de durabilidad de las emisiones se considerarán los que ocurra primero.</p> <p>Cambio propuesto</p> <p>Se requiere clarificar de qué manera se hará extensivo este criterio de durabilidad a la maquinaria y motores de uso.</p> <p>Se solicita que representantes de CNH de México sean integrados al comité de revisión y elaboración de esta norma y en específico de este criterio de durabilidad.</p> <p>Justificación</p> <p>La tabla actual, desde su título, así como inciso c y d, indica que la certificación es directamente con la EPA/Parlamento Europeo. No queda claro cuál es el proceso para obtener dicha certificación ni tampoco cuáles serán los organismos de verificación de conformidad a los cuales recurrir según el país de origen de los motores nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil no de carretera.</p>	Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d	19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años	37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años	56 < kW < 130	130 < kW < 560	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con relación a la parte que manifiesta el promovente en “Cambio propuesto, Se requiere clarificar de qué manera se hará extensivo este criterio de durabilidad a la maquinaria y motores de uso.” la propuesta regulatoria da claridad en cómo y quiénes son tanto la autoridad de vigilancia y los organismos que cuentan con la atribución de corroborar el cumplimiento de la presente regulación, ya que el estándar completo, requiere de demostrar que se cumplan los valores de durabilidad de emisiones a que se sometan los motores nuevos y la maquinaria móvil nueva no de carretera que los incorpore. En consecuencia, el requerimiento se debe presentar, conforme a lo establecido en el apartado 5. Procedimiento de la Evaluación de la Conformidad, motivo por el cual no procede el comentario.</p> <p>PROCEDENTE.</p> <p>Conforme a la parte “Se solicita que representantes de CNH de México sean integrados al comité de revisión y elaboración de esta norma y en específico de este criterio de durabilidad” del comentario presentado por el Promovente, se aceptó la participación de representantes de CNH en el grupo de trabajo y por lo tanto se incluyen en el Prefacio de la presente regulación.</p> <p>Decía:</p> <p style="text-align: center;">Prefacio</p> <p>El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue elaborado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES FORESTALES, AGRÍCOLAS Y PECUARIAS <ul style="list-style-type: none"> o Organismo de Certificación de Implementos y Maquinaria Agrícola • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Calidad del Aire • CENTRO MARIO MOLINA • CONSEJO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPIO (ICCT, por sus siglas en inglés) • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> o Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> o Subprocuraduría de Inspección Industrial • SECRETARÍA DE ECONOMÍA <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Normas • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+) <p>Dice:</p> <p style="text-align: center;">Prefacio</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana fue elaborada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS
Intervalo de potencia (kW) ^a	Velocidad nominal (rpm) ^b	Valores de durabilidad (horas ^c o años) ^d											
19 < kW < 37	rpm > 0	5,000 o 7 años											
37 < kW < 56	rpm > 0	8,000 o 10 años											
56 < kW < 130													
130 < kW < 560													

		<ul style="list-style-type: none"> • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Calidad del Aire. • CENTRO MARIO MOLINA • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación General de Laboratorios de Referencia en Investigación sobre Contaminación y Salud Ambiental. • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> • Subprocuraduría de Inspección y Vigilancia Industrial. • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire. • Dirección General de Fomento y Desempeño Urbano Ambiental Sostenible. • INSTITUTO MEXICANO DEL PETROLEO • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+) • ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES. • CNH DE MÉXICO Y SUS SUBSIDIARIAS. • CNH INDUSTRIAL BRASIL LTDA. • ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDUSTRIA DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS (ABIMAQ). • ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE EQUIPOS (EN INGLÉS, ASSOCIATION OF EQUIPMENT MANUFACTURERS, - AEM). • ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE CAMIONES Y MOTORES (EN INGLÉS, TRUCK & ENGINE MANUFACTURERS ASSOCIATION, - EMA). • FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES (INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ITALIANA), FILIAL DE CNH INDUSTRIAL S.P.A. • CATERPILLAR LATIN AMÉRICA SERVICES DE MÉXICO. • JOHN DEERE BRASIL. • KOMATSU MEXICO.
<p>86</p>	<p>Comentario 7. Prefacio Texto original El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue elaborado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES FORESTALES, AGRÍCOLAS Y PECUARIAS <ul style="list-style-type: none"> o Organismo de Certificación de Implementos y Maquinaria Agrícola • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Calidad del Aire • CENTRO MARIO MOLINA • CONSEJO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPIO (ICCT, por sus siglas en inglés) • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> o Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental 	<p>El comentario se considera PARCIALMENTE PROCEDENTE. NO PROCEDENTE. Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, la propuesta del promovente no se acepta, dado que, (1) la "Asociación Mexicana de Distribuidores de Maquinaria (AMDM) decidió no participar en el grupo de trabajo para la elaboración del Proyecto de NOM y no participó en el grupo de trabajo para la atención de los comentarios recibidos en consulta pública, (2) "Otros representantes fabricantes de la industria de la maquinaria móvil no de carretera" no especifica a quienes se refiere. En lo que se refiere a incorporar a CNH de México y sus subsidiarias", la parte de "y sus subsidiarias" no procede, dado que la documentación para participar como miembros del grupo de trabajo se hizo a nombre de CNH de México. En este sentido, no procede el comentario y no se modifica el texto final de la NOM. PROCEDENTE. Conforme a la propuesta que hace el Promovente, respecto de incorporar a "CNH de México" se acepta, motivo por el cual, se ajusta el Prefacio de la Propuesta Regulatoria, para quedar de la siguiente manera:</p>

<ul style="list-style-type: none"> • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> o Subprocuraduría de Inspección Industrial • SECRETARÍA DE ECONOMÍA <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Normas • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire <ul style="list-style-type: none"> • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+) <p>Cambio propuesto</p> <p>El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue elaborado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CNH de México y sus subsidiarias. <p>Asociación Mexicana de Distribuidores de Maquinaria (AMDM).</p> <p>Otros representantes fabricantes de la industria de la maquinaria móvil no de carretera.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES FORESTALES, AGRÍCOLAS Y PECUARIAS</p> <ul style="list-style-type: none"> o Organismo de Certificación de Implementos y Maquinaria Agrícola • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Calidad del Aire <ul style="list-style-type: none"> • CENTRO MARIO MOLINA • CONSEJO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPIO (ICCT, por sus siglas en inglés) • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> o Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> o Subprocuraduría de Inspección Industrial • SECRETARÍA DE ECONOMÍA <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Normas • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire <ul style="list-style-type: none"> • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+) <p>Justificación</p> <p>El presente instrumento normativo se está ajustando a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización hasta su conclusión, en términos de lo referido por el artículo Cuarto Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad, toda vez que la Norma Oficial Mexicana de mérito, se incorporó como tema nuevo en el Programa Nacional de Normalización del año 2020, de conformidad con lo señalado en la citada Ley Federal y reprogramado en el Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2024, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 17 de febrero de 2020 y 30 de enero de 2024, respectivamente. Por lo que de acuerdo a la citada ley se requiere representación de 5 sectores, entre ellos el industrial, mismo que hasta la publicación de este proyecto no hay evidencia de su participación.</p> <p>Se requiere que se integren a la mesa de discusión a los representantes de los organismos marcados en negritas antes de proseguir con este proyecto.</p>	<p>Decía:</p> <p style="text-align: center;">Prefacio</p> <p>El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue elaborado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES FORESTALES, AGRÍCOLAS Y PECUARIAS <ul style="list-style-type: none"> o Organismo de Certificación de Implementos y Maquinaria Agrícola • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Calidad del Aire <ul style="list-style-type: none"> • CENTRO MARIO MOLINA • CONSEJO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPIO (ICCT, por sus siglas en inglés) • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> o Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> o Subprocuraduría de Inspección Industrial • SECRETARÍA DE ECONOMÍA <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Normas • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> o Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire <ul style="list-style-type: none"> • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+) <p>Dice:</p> <p style="text-align: center;">Prefacio</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana fue elaborada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales (COMARNAT), con la participación de las siguientes instituciones y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS • SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Calidad del Aire. • CENTRO MARIO MOLINA • INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación General de Laboratorios de Referencia en Investigación sobre Contaminación y Salud Ambiental. • PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> • Subprocuraduría de Inspección y Vigilancia Industrial. • SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire. • Dirección General de Fomento y Desempeño Urbano Ambiental Sostenible. • INSTITUTO MEXICANO DEL PETROLEO • EL PROGRAMA CLIMA Y AIRE LIMPIO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA (CALAC+)
--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES. • CNH DE MÉXICO Y SUS SUBSIDIARIAS. • CNH INDUSTRIAL BRASIL LTDA. • ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDUSTRIA DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS (ABIMAQ). • ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE EQUIPOS (EN INGLÉS, ASSOCIATION OF EQUIPMENT MANUFACTURERS, - AEM). • ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE CAMIONES Y MOTORES (EN INGLÉS, TRUCK & ENGINE MANUFACTURERS ASSOCIATION, - EMA). • FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES (INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ITALIANA), FILIAL DE CNH INDUSTRIAL S.P.A. • CATERPILLAR LATIN AMÉRICA SERVICES DE MÉXICO. • JOHN DEERE BRASIL. • KOMATSU MEXICO.
87	<p>Comentario 8. Transitorios Texto original Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 180 días naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Cambio propuesto Primero. El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, entrará en vigor a los 2 años naturales contados a partir del día natural inmediato siguiente al día de su publicación en dicho órgano de difusión.</p> <p>Justificación 2 años es el tiempo promedio que a plantas filiales de CNH le ha tomado para hacer los ajustes requeridos para cumplir con los lineamientos de las normas de emisiones.</p>	<p>El comentario se considera NO PROCEDENTE.</p> <p>Dando cumplimiento al artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se señala que, con base en la respuesta al comentario número 34 y conforme al artículo 39 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, párrafo segundo; y dado el tiempo transcurrido en que se establecieron los estándares de las regiones de origen tanto de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea, los cuales se identifican conforme a las referencias normativas en los numerales 7.3 y 7.4 del presente instrumento regulatorio, estos entraron en vigor en la década de 2000; motivo por el cual, el grupo de trabajo decidió rechazar la propuesta del promovente, respecto a la entrada en vigor de la Norma, por lo que el comentario no se acepta, ni se modifica la Norma Oficial Mexicana definitiva.</p>
88	<p>Comentario 9. 2.1 Texto original Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002</p> <p>Cambio propuesto Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2021</p> <p>Justificación Actualización de norma 29 de Diciembre del 2023</p>	<p>El comentario se considera PROCEDENTE.</p> <p>Conforme a la propuesta que hace el Promovente, se confirma que dicha Norma Oficial Mexicana (NOM), fue actualizada y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2023 (https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5713228&fecha=29/12/2023#gsc.tab=0), motivo por el cual se acepta el comentario, solo se ajusta la homoclave y se sustituye el acrónimo "SCFI" por "SE" de dicha NOM, para quedar de la siguiente manera:</p> <p>Decía: 2.1 Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002</p> <p>Dice: 2.1 Norma Oficial Mexicana NOM-008-SE-2021, Sistema general de unidades de medida (cancela a la NOM-008-SCFI-2002), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2023.</p>

Ciudad de México a 27 de marzo de 2026.- La Subsecretaria de Regulación Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, **Ileana Augusta Villalobos Estrada**.- Rúbrica.