

NORMA Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoníaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

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

CUAUHTMOC OCHOA FERNÁNDEZ, Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 32 Bis, fracciones IV y V, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracciones V y XII, 36 fracción I y 111 fracciones III y IX, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; 38, fracción II, 40, fracción X, 41, 47, fracción IV, 51, párrafo primero, 53 y 73, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 7o., fracciones II y IV, del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera; 8, fracciones III y IV, del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

CONSIDERANDO

Que los vehículos automotores nuevos que usan diésel como combustible generan contaminantes atmosféricos, por lo que es necesario regular sus emisiones, puesto que está confirmado que tales emisiones incluyen contaminantes que afectan la calidad del aire y con ello la salud pública.

Que en fecha 12 de octubre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores.

Que en fecha 30 de junio de 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las tablas 1 y 2 de los numerales 5.1 y 5.2, únicamente en lo que se refiere al estándar B, de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, determinado en el diverso publicado el 30 de junio de 2011.

Que el objeto de la modificación a la presente norma oficial mexicana es que los motores nuevos a diésel y los vehículos pesados nuevos que los incorporen y que se enajenen por primera vez en el territorio nacional, cuenten con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, en comparación con aquellas que se comercializan actualmente, mismas que están asociadas a los estándares A contemplados en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de este instrumento normativo.

Que dicha modificación traerá como resultado a largo plazo, beneficios en la salud pública y en los ecosistemas, al llevar a cabo la adopción de nuevos parámetros, así como el establecimiento de límites máximos permisibles de contaminantes más estrictos, e incluso, la incorporación de aquellos métodos o ciclos de prueba que les sean aplicables a los motores nuevos a diésel y a los vehículos pesados nuevos a diésel que cumplan con los criterios correspondientes.

Que, por lo anterior, en la elaboración de este instrumento normativo se tomaron en cuenta las disposiciones emitidas, tanto por los Estados Unidos de América, como por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, las cuales contemplan especificaciones para los motores nuevos a diésel, así como para los vehículos automotores nuevos que los incorporan, de manera diferenciada.

Que los estándares A y B contemplados en las Tablas 1 y 3 de la presente norma oficial mexicana son equivalentes a los que se contemplan en la regulación estadounidense, mismos que se determinan a través de los métodos o ciclos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América: el Ciclo Suplementario Estable, el Ciclo Transitorio y el Ciclo en Ciudad FTP, los dos primeros asociados a la Tabla 1 y el tercero a la Tabla 3.

Que los límites máximos permisibles incluidos en las Tablas 2 y 4 de este instrumento normativo, corresponden a los que aparecen en la regulación europea, por lo que solamente aplican los métodos o ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, así como por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. En el caso del estándar A de la Tabla 2 aplican el Ciclo Europeo de Estado Continuo y el Ciclo Europeo de Transición, mientras que para el estándar B de dicha tabla: el Ciclo Estado Estable Mundial Armonizado de Prueba y el Ciclo Estado Transitorio Mundial Armonizado de Prueba, siendo el Nuevo Ciclo Europeo de Prueba, el único vinculado a los estándares A y B de la Tabla 4.

Que las tecnologías disponibles en el mercado para ser utilizadas en los motores nuevos a diésel y en los vehículos nuevos que los incorporan, permiten reducir significativamente las emisiones de contaminantes como las partículas y los óxidos de nitrógeno.

Que, en lo referente a las partículas, el parámetro de opacidad de humo se elimina, ya que éste representa una medición indirecta de las emisiones de tales contaminantes.

Que, para disminuir las emisiones de óxidos de nitrógeno, existen tecnologías disponibles en el mercado que cuentan con un sistema de reducción catalítica selectiva, en el cual se lleva a cabo una reacción química.

Que solamente en la normatividad europea se establecen especificaciones para la urea como parte del sistema de reducción catalítica selectiva, misma que al reaccionar con los óxidos de nitrógeno, genera amoníaco como subproducto, el cual se contempla como uno de los gases contaminantes a regular en los motores nuevos a diésel y en los vehículos automotores nuevos a diésel certificados mediante los métodos o ciclos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, siendo éste el motivo por el que también se establecen límites máximos permisibles de emisión para este compuesto en particular.

Que, para garantizar una reducción efectiva de contaminantes y el uso de sistemas de diagnóstico a bordo, se actualizan los métodos de prueba, con el fin de que éstos representen de mejor manera, las condiciones reales de manejo a las que se someten los motores y los vehículos nuevos.

Que en el caso de los motores nuevos a diésel, la manera en la que se puede demostrar el cumplimiento con la presente norma oficial mexicana, es que éstos emitan contaminantes en niveles menores o iguales a los límites máximos permisibles contemplados en la Tabla 1 o en la Tabla 2 de esta norma oficial mexicana, en función de los métodos de prueba que se decida aplicar.

Que, como alternativa para los motores nuevos que se incorporan en vehículos pesados nuevos, se establece la certificación de vehículos nuevos a diésel con peso bruto vehicular entre 3,857 y 6,350 kilogramos o bien, con una masa de referencia de hasta 2,840 kilogramos, la cual contempla la ejecución de pruebas a unidades completas, ya sea a través del método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP o mediante el Nuevo Ciclo Europeo de Prueba, utilizando en ellas, un dinamómetro de chasis y, por ende, éstas son aplicables, tanto a los vehículos fabricados conforme a la normatividad estadounidense, como a aquellos que fueron producidos bajo los estándares de la Unión Europea, mismos que en materia de emisión de contaminantes a la atmósfera provenientes del escape y que derivan de la combustión, deben cumplir con los límites máximos permisibles establecidos en la Tabla 3 o en la Tabla 4, según corresponda.

Que las dos opciones de certificación, para motor y chasis, cuentan con perfiles de emisión funcionalmente equivalentes, debido a que para cumplir con los estándares correspondientes, se requieren las mismas tecnologías de control de emisiones y, en consecuencia, presentan bajos niveles de emisiones.

Que los motores nuevos a diésel y los vehículos pesados nuevos a diésel, fabricados con las tecnologías más limpias, requieren combustible con ultra bajo azufre, para poder operar correctamente.

Que la entrada en vigor de los estándares B de las Tablas 1, 2, 3 y 4 de esta norma oficial mexicana se efectuará cuando exista plena disponibilidad de Diésel con Ultra Bajo Azufre en el territorio nacional.

Que el 1 de enero de 2019, después de más de 10 años de que en México habrán estado aplicando los mismos estándares para los motores nuevos a diésel, estarán entrando en vigor los estándares B contemplados en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana, hecho que representa un cambio tecnológico significativo, sobre todo, porque en los Estados Unidos de América y en la Unión Europea existieron, en su momento, límites máximos permisibles de mayor rigor a los que están asociados a los estándares A de este instrumento normativo, pero más laxos que aquellos vinculados a los estándares B, cuya vigencia iniciará, en el territorio nacional, en la fecha arriba citada.

Que dicho cambio tecnológico puede fortalecerse a través de la aplicación de estándares de transición, los

cuales aplicarán de manera simultánea a los estándares B contemplados en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana, aunque por un periodo acotado de tiempo; esto, con el propósito de que se realicen los ajustes que resulten pertinentes, derivados de la propia transición tecnológica en nuestro país.

Que, por tal motivo, los estándares AA que se contemplan en esta norma oficial mexicana también entrarán en vigor el 1 de enero de 2019, pero su vigencia concluirá el 31 de diciembre de 2020.

Que los estándares AA sólo se incluyen en las Tablas 1, 2 y 4 de esta norma oficial mexicana, dado que no existe un estándar de transición asociado a la Tabla 3.

Que los métodos de prueba a utilizar para determinar si se cumple con los límites máximos permisibles asociados a los estándares AA, son los mismos que aplican para los estándares A de las Tablas 1, 2 y 4 de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.

Que, en relación a los estándares AA de las Tablas 2 y 4 de la presente norma oficial mexicana también son exigibles especificaciones asociadas al Sistema de Diagnóstico a Bordo, e incluso, en lo referente al sistema de control de óxidos de nitrógeno, siempre y cuando los motores nuevos a diésel o los vehículos automotores nuevos a diésel que los incorporen, cuenten con un sistema de reducción catalítica selectiva.

Que entre las especificaciones adicionales aplicables a los estándares A, AA y B de la presente norma oficial mexicana, se encuentra el requisito de vida útil, el cual se obtiene de las pruebas de durabilidad, la cual puede ser expresada como distancia (kilómetros) y tiempo (años), a las que son sometidos los motores nuevos a diésel y los vehículos nuevos que los incorporen, durante el proceso de certificación; esto, con el propósito de determinar la eficiencia de sus respectivos sistemas de control de emisiones y, debido a que la durabilidad depende del peso bruto vehicular, del tipo de estándar y del ciclo de prueba a emplear, este parámetro variará en función de tales factores.

Que la publicación a consulta pública del Proyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en su Segunda Sesión Extraordinaria, celebrada, el 1 de diciembre de 2014, a efecto de que, de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados en el tema, dentro de los 60 días naturales siguientes de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante la Dirección General de Industria, con domicilio en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines número 4209, 4o. piso Ala "B", Fraccionamiento Jardines en la Montaña. Delegación Tlalpan, código postal 14210, México, Distrito Federal o en el correo electrónico: dji@semarnat.gob.mx.

Que durante el plazo de sesenta días naturales la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estuvo a disposición del público para su consulta en el domicilio de la Dirección General de Industria antes citado.

Que las respuestas a los comentarios recibidos durante el periodo de consulta pública fueron publicadas el 11 de diciembre de 2017, en el Diario Oficial de la Federación, en apego a lo dispuesto en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Que, habiéndose cumplido el procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización para la elaboración de normas oficiales mexicanas, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales aprobó la presente Norma Oficial Mexicana como definitiva, en su Tercera Sesión Ordinaria celebrada el día 19 octubre de 2017.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 28 fracción II, inciso d) del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el año de la clave de esta norma oficial mexicana, cambia a 2017, debido a que el instrumento regulatorio se presentó ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales para aprobación en el presente año.

Por lo expuesto y fundado, he tenido a bien expedir la siguiente:

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-044-SEMARNAT-2017, QUE ESTABLECE LOS LMITES MÁXIMOS
PERMISIBLES DE EMISIN DE MONXIDO DE CARBONO, XIDOS DE NITRGENO,
HIDROCARBUROS NO METANO, HIDROCARBUROS NO METANO MÁS XIDOS DE NITRGENO,**

**PARTICULAS Y AMONIACO, PROVENIENTES DEL ESCAPE DE MOTORES NUEVOS QUE UTILIZAN
DISEL COMO COMBUSTIBLE Y QUE SE UTILIZARÁN PARA LA PROPULSION DE VEHUCLOS
AUTOMOTORES CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR A 3,857 KILOGRAMOS, AS COMO DEL
ESCAPE DE VEHUCLOS AUTOMOTORES NUEVOS CON PESO BRUTO VEHICULAR MAYOR A 3,857
KILOGRAMOS EQUIPADOS CON ESTE TIPO DE MOTORES**

PREFACIO

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana que preside el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, participaron las siguientes instituciones y empresas:

ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.

ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C.

CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL, A.C.

COOPERACION ALEMANA AL DESARROLLO (GIZ)

CUMMINS COMERCIALIZADORA, S. DE R.L. DE C.V.

DAIMLER VEHUCLOS COMERCIALES MXICO, S.A. DE C.V.

DINA CAMIONES, S.A. DE C.V.

HINO MOTORS SALES MXICO, S.A. DE C.V.

INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGIA Y CAMBIO CLIMÁTICO
Coordinación General de Contaminación y Salud Ambiental

ISUZU MOTORS DE MXICO, S. DE R.L.

KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.

MAN TRUCK & BUS MXICO, S.A. DE C.V.

NAVISTAR MXICO, S. DE R.L. DE C.V.

PROCURADURA FEDERAL DE PROTECCION AL AMBIENTE
Subprocuraduría de Inspección Industrial

SCANIA COMERCIAL, S.A. DE C.V.

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
Subsecretaría Fomento y Normatividad Ambiental
Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental
Subsecretaría de Planeación y Política Ambiental

VOLKSWAGEN DE MXICO, S.A. DE C.V.

VOLVO GROUP MXICO, S.A. DE C.V.

NDICE DEL CONTENIDO.

OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACION.

REFERENCIAS NORMATIVAS.

TRMINOS Y DEFINICIONES.

ESPECIFICACIONES.

PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACION DE LA CONFORMIDAD.

CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES.

BIBLIOGRAFA.

VIGILANCIA.

SANCIONES.

TRANSITORIOS

Características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD).

Características técnicas para el Sistema de Control de NOx.

Especificaciones técnicas de la familia de motor o de los vehículos automotores nuevos y su sistema de post-tratamiento.

Tabla de equivalencias en gramos por milla de los estándares 3A y 3B.

1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACION

Esta Norma Oficial Mexicana establece los límites máximos permisibles de emisiones de monóxido de

carbón, óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOx), partículas (Part), e incluso de amoníaco (NH3), conforme a lo especificado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana; todos ellos, contaminantes provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

Esta Norma Oficial Mexicana es aplicable en todo el territorio nacional y es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

2. REFERENCIAS NORMATIVAS

Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana se deben observar las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:

Norma Mexicana NMX-AA-023-1986, Protección al Ambiente.- Contaminación Atmosférica. Terminología.- Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de julio de 1986.

Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.

Norma Mexicana NMX-D-316-IMNC-2016, Motores Diésel-Agente de reducción de NOx. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 26 de agosto de 2016.

3. TRMINOS Y DEFINICIONES

Para los propósitos de esta Norma se consideran las definiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), el Reglamento de la LGEEPA en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, así como las siguientes:

3.1. Año Calendario: periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre del año calendario de fabricación del vehículo.

3.2. Año Modelo: periodo comprendido entre el inicio de la producción de determinado tipo de vehículo automotor y el 31 de diciembre del año calendario con que dicho fabricante designe al modelo en cuestión.

3.3. Cáster del motor: los espacios existentes dentro o fuera del motor que están unidos al colector del aceite lubricante por conductos internos o externos por los que pueden escapar los gases y vapores.

3.4. Certificado NOM: es un documento que expide la PROFEPA de validez oficial por medio del cual se hace constar que los motores nuevos a diésel y los vehículos automotores nuevos equipados con motor nuevo a diésel con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, que la industria automotriz fabrica e importa para su comercialización en el territorio nacional cumplen con los límites máximos permisibles señalados en la presente norma oficial mexicana.

3.5. Ciclo en Ciudad FTP (FTP 75): ciclo de prueba consistente en tres fases, en donde se simula en un dinamómetro de chasis la operación del vehículo bajo condiciones de manejo urbano. Las fases son la de arranque en frío, la transitoria y la última de arranque en caliente.

3.6. Ciclo Estado Estable Mundial Armonizado de Prueba (CEEMAP): ciclo de pruebas en dinamómetro de estado estable incremental para motores, consistente de una secuencia de modos de prueba de estado estable con 13 modos de velocidad del motor y torque que se convierten en los valores de referencia del motor correspondiente que se someta a ensayo, y con cambios incrementales entre modos también predefinidos.

3.7. Ciclo Estado Transitorio Mundial Armonizado de Prueba (CETMAP): ciclo de pruebas en dinamómetro de estado transitorio para motores, el cual se define como una secuencia segundo a segundo de valores de velocidad del motor y torque normalizados. A efectos de la realización del ensayo en una celda de ensayo del motor, los valores normalizados se convertirán en valores absolutos efectivos para el motor que se esté probando.

3.8. Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC): ciclo de prueba estable de 13 modos, en las que el

motor debe operar cierto tiempo en cada modo, bajo condiciones estables de velocidad y torque definidas. Cada medición en cada modo tiene un valor predefinido de peso porcentual para obtener el valor final de emisiones bajo prueba CEEC.

3.9. Ciclo Europeo de Transición (CET): ciclo de prueba secuencial de modos transitorios consistente en tres fases en donde se simula la operación del motor, bajo condiciones de manejo en ciudad a 50 km/h y paradas frecuentes, manejo en condiciones rurales con velocidad promedio de 72 km/h y manejo en carretera con velocidad promedio de 88 km/h.

3.10. Ciclo Suplementario Estable (CSE): ciclo de prueba de 13 modos modificado en las que el motor debe operar cierto tiempo en cada modo bajo condiciones de velocidad y torque definidas. El ciclo es estado estable modal, con transiciones lineales predefinidas entre estados, o rampas, con una duración de 2,400 segundos y las emisiones son medidas continuamente, sin pesos porcentuales para obtener valores finales de emisiones.

3.11. Ciclo Transitorio (CT): ciclo de prueba consistente en cuatro fases, en donde se simula la operación del motor bajo condiciones de manejo en tráfico ligero urbano con paradas y arranques continuos, así como manejo en tráfico pesado urbano con pocas paradas y manejo en carretera con tráfico, repitiéndose la primera fase al final del procedimiento. La prueba con este ciclo debe ejecutarse tanto en arranque en frío como en arranque en caliente.

3.12. Fabricante: empresa dedicada a la producción o ensamble final de vehículos automotores o motores, destinados para su comercialización en el territorio nacional.

3.13. Familia de motor: grupo de motores definido por el fabricante o importador, los cuales poseen características de diseño comunes, entre las que destacan: el ciclo de combustión, el número, la configuración y distribución de cilindros en el monoblock, el desplazamiento; método de aspiración de aire; sistema de diagnóstico a bordo y sistema de post-tratamiento de emisiones; razón por la que presentarán niveles equivalentes de emisión de gases por el escape a lo largo de su vida útil.

3.14. Gases, los que se enumeran a continuación:

3.14.1. Amoníaco (NH₃): amonio que no reacciona con el NO_x en el sistema de reducción catalítica selectiva y que se mide como parte de los gases de escape.

3.14.2. Hidrocarburos (HC): son producto de la combustión incompleta de combustibles fósiles, los cuales están formados por átomos de hidrógeno y carbón, en varias combinaciones.

3.14.3. Hidrocarburos no metano (HCNM): son los hidrocarburos totales, excluyendo al metano.

3.14.4. Hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NO_x): es la suma de la masa de hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno en los gases de escape.

3.14.5. Monóxido de carbono (CO): es un producto de la combustión incompleta de los combustibles fósiles al combinarse un átomo de oxígeno y uno de carbono.

3.14.6. xidos de nitrógeno (NO_x): es la suma del óxido nítrico y el dióxido de nitrógeno que se forman en los procesos de combustión.

3.15. Importador: persona física o moral que introduce al país uno o más vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos bajo el régimen de importación definitiva y de acuerdo con las demás disposiciones legales aplicables en el territorio nacional.

3.16. Masa de Referencia: la masa del vehículo en orden de marcha restándole la masa uniforme de un conductor de 75 kg y sumándole una masa uniforme de 100 kg.

3.17. Masa del vehículo en orden de marcha: se refiere al peso del vehículo con fluidos al cien por ciento, al que se le agrega la masa uniforme del conductor de 75 kg.

3.18. 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.

3.19. Motor nuevo: 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.

3.20. Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP): ciclo de prueba que se compone de dos partes; parte uno: ciclo urbano, el cual consiste de 4 ciclos de prueba (cada uno de 1,013 km, con una distancia total recorrida de 4,052 km y una velocidad media durante la prueba de 19 km/h); y, Parte dos: ciclo no urbano, el cual consiste de un ciclo de prueba con una distancia total recorrida de 6,955 km con una velocidad media durante la prueba de 62.6 km/h y una velocidad máxima de 120 km/h.

3.21. Partículas (Part): son residuos de una combustión incompleta que se componen, en su mayoría, de carbón, cenizas y de fragmentos de materia que se emiten a la atmósfera, en fase líquida o sólida, a través del escape de un vehículo automotor. Las partículas se pueden medir con métodos gravimétricos (masa) y por métodos de conteo (número de partículas).

3.22. Peso Bruto Vehicular: es el peso máximo del vehículo especificado por el fabricante expresado en kilogramos, consistente en el peso nominal del vehículo sumado al de su máxima capacidad de carga, con el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal.

3.23. PROFEPA: La Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.

3.24. Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB u OBD, por sus siglas en inglés): 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.

3.25. Solución acuosa de urea: solución con una concentración al 32.5% de urea técnicamente pura en agua pura, que cumple con las especificaciones de los instrumentos normativos actualmente aplicables o los que los sustituyan y misma que es utilizada en conjunto con el sistema de reducción catalítica selectiva como parte del sistema de post-tratamiento, con el objeto de reducir y controlar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) generadas por la combustión del motor a diésel.

3.26. Vehículo automotor nuevo: vehículo automotor que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje de hasta 5,000 kilómetros y con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.

3.27. Vida útil: son los valores de referencia, expresados como distancia (km) o tiempo (años) de las pruebas de durabilidad de certificación a las que son sometidas los motores y vehículos nuevos, a fin de probar su sistema de control de las emisiones. La vida útil no se refiere, ni es equivalente a la garantía del vehículo especificada por el fabricante, ni a las emisiones del vehículo en circulación.

4. ESPECIFICACIONES

4.1. MOTORES NUEVOS

Los motores nuevos a diésel que realicen una prueba de motor deberán cumplir con lo señalado en los numerales 4.1.1. o 4.1.3., de la presente norma.

4.1.1. Los límites máximos permisibles de emisiones de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOx) y partículas (Part), provenientes del escape de los motores y vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg que los integren, certificados mediante los métodos de prueba establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, se indican en la Tabla 1.

Tabla 1

Estándar	Método de Prueba	CO	NOx	HCNM	HCNM + NOx	Part
		g/bhp-hr ⁽¹⁾				
1A ⁽²⁾	CT y CSE	15.5	No aplica	No aplica	2.4 ⁽³⁾	0.10
1AA ⁽⁴⁾	CT y CSE	15.5	1.2	0.14	No aplica	0.01
1B ⁽⁵⁾	CT y CSE	15.5	0.20	0.14	No aplica	0.01

Notas:

g/bhp-hr = gramos por caballo de fuerza al freno por hora.

Estándar 1A. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de la entrada en vigor de esta norma y hasta el 30 de junio de 2019, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 3.10 y 3.11, de la presente norma oficial mexicana.

El estándar **1A** admite un máximo de 2.5 g/bhp-hr para HCNM+NOx, siempre y cuando los HCNM sean menores o iguales a 0.5 g/bhp-hr.

Estándar 1AA. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2020, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 3.10 y 3.11, de la presente norma oficial mexicana.

Estándar 1B. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019, obtenidos con los métodos de prueba Ciclo Suplementario Estable (CSE) y Ciclo Transitorio (CT), descritos en los numerales 3.10 y 3.11 de la presente norma oficial mexicana. Este estándar requiere el uso de diésel automotriz con un contenido máximo de azufre de 15 mg/kg, el cual estará disponible en el país, conforme a lo establecido en la nota 3 de la Tabla 7 de la norma oficial mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de la calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.

4.1.2. Los motores nuevos deberán cumplir con los estándares 1A, 1AA o 1B, establecidos en la Tabla 1 y la vida útil indicada en la Tabla 1.1.

Tabla 1.1

Peso bruto vehicular (kg)	Vida útil	
	Distancia (km)	Tiempo (años)
3,857 a 8,845	177,023	10
8,846 a 14,970	297,721	
14,971 y mayores	700,046	

4.1.3. Los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), partículas (Part), número de partículas (Núm. Part) y amoníaco (NH3), provenientes del escape de los motores y vehículos automotores nuevos con un peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg que los integren, certificados mediante los métodos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, así como por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, se indican en la Tabla 2.

Tabla 2

Estándar	Método de Prueba	CO	NOx	HC	HCNM	Part	Núm. Part.	NH3
		g/kWh ⁽¹⁾					Número/kWh ⁽²⁾	ppm ⁽³⁾
2A ⁽⁴⁾	CEEC	1.5	3.5	0.46	No aplica	0.02	No aplica	No aplica
	CET	4.0		No aplica	0.55	0.03	No aplica	No aplica
2AA ⁽⁵⁾	CEEC	1.5	2.0	0.46	No aplica	0.02	No aplica	No aplica
	CET	4.0	2.0	No aplica	0.55	0.03	No aplica	No aplica
2B ⁽⁶⁾	CEEMAP	1.5	0.4	0.13	No aplica	0.01	8.0 x 10 ¹¹	10
	CETMAP	4.0	0.46	0.16	No aplica	0.01	6.0 x 10 ¹¹	10

Notas:

g/kWh = gramos por kilowatt hora.

Número/kWh = número de partículas por kilowatt hora.

ppm = partes por millón.

Estándar 2A. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir de la entrada en vigor de esta norma y hasta el 30 de junio de 2019, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC) y Ciclo Europeo de Transición (CET), establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, descritos en los numerales 3.8 y 3.9 de la presente norma oficial mexicana.

Estándar 2AA. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2020, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Europeo de Estado Continuo (CEEC) y Ciclo Europeo de Transición (CET), establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, los cuales están descritos en los numerales 3.8 y 3.9 de la presente norma oficial mexicana.

Estándar 2B. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019, obtenidos con los métodos de prueba de Ciclo Estado Estable Mundial Armonizado de Prueba (CEEMAP) y Ciclo Estado Transitorio Mundial Armonizado de Prueba (CETMAP), establecidos por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y descritos en los numerales 3.6 y 3.7 de la presente norma oficial mexicana. Este estándar requiere el uso de diésel automotriz con un contenido máximo de azufre de 15 mg/kg, el cual estará disponible en el país, conforme a lo establecido en la nota 3 de la Tabla 7 de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de la calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.

4.1.4. Los motores nuevos a diésel deberán cumplir con los estándares 2A, 2AA o 2B, establecidos en la Tabla 2 y la vida útil indicada en la Tabla 2.1.

Tabla 2.1

Peso Bruto Vehicular (kg)	Vida útil			
	Distancia (km)			Tiempo (años)
	Estándar 2A	Estándar 2AA	Estándar 2B	Estándares 2A, 2AA y 2B
3,857 a 15,999	200,000	200,000	300,000	6
16,000 y mayores	500,000	500,000	700,000	7

4.1.5. Los motores nuevos a diésel que cumplan con el estándar 2AA, establecidos en la Tabla 2 de la presente norma oficial mexicana deben tener incorporado el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD), para el cual aplicarán los umbrales que entrarán en operación al alcanzar los siguientes valores: 7,000 mg/kWh de niveles de NOx y 100 mg/kWh de partículas.

4.2. VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS EQUIPADOS CON MOTOR A DIESEL

Los vehículos nuevos equipados con motor nuevo a diésel tendrán una alternativa al cumplimiento de los estándares A, AA y B contemplados en las Tablas 1 y 2 del presente instrumento normativo. En este caso, se podrá realizar una prueba de dinamómetro de chasis y cumplir con los estándares A y B de la Tabla 3, así como con los estándares A, AA y B de la Tabla 4 de esta norma oficial mexicana; lo anterior, de acuerdo a lo establecido en los numerales 4.2.1 o 4.2.4 que aparecen más adelante y que aplican, según corresponda.

4.2.1. Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg (o su equivalente de 8,500 libras hasta 14,000 libras), podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el método de prueba denominado FTP 75, establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, como alternativa para cumplir con los estándares 1A y 1B. En este caso, los vehículos nuevos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 4.2.2.

4.2.2. Los límites máximos permisibles de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM) y partículas (Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg que integren motor a diésel, se indican en la Tabla 3.

Tabla 3

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Método de prueba	NOx	HCNM	Part
			g/km ⁽¹⁾		
3A ⁽²⁾	3,857-4,539	FTP 75	0.311	0.121	0.037
	4,540-6,350		0.435	0.143	0.037
3B ⁽³⁾	3,857-4,539	FTP 75	0.124	0.121	0.012
	4,540-6,350		0.249	0.143	0.012

Notas:

g/km = gramos por kilómetro.

Estándar 3A. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana y hasta el 30 de junio de 2019, obtenidos con el método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 3.5 de la presente norma oficial mexicana. Los valores del estándar A equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice D.

Estándar 3B. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y hasta 6,350 kg, producidos a partir del 1 de enero de 2019, obtenidos con el método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP (FTP 75), establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América descrito en el numeral 3.5 de la presente norma oficial mexicana. Los valores del estándar B equivalentes en gramos por milla (g/mi) se presentan en el Apéndice D. Este estándar requiere el uso de diésel automotriz con un contenido máximo de azufre de 15 mg/kg, el cual estará disponible en el país, conforme a lo establecido en la nota 3 de la Tabla 7 de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de la calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.

4.2.3. Los vehículos automotores nuevos que se certifiquen a través del método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP 75, deberán cumplir con el estándar 3A o 3B, contemplados en la Tabla 3, según corresponda y la vida útil, en ambos casos, es de 193,121 km u 11 años.

4.2.4. Los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, podrán aplicar una prueba de dinamómetro de chasis, mediante el método de prueba NCEP, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea como alternativa para cumplir con los estándares 2A, 2AA y 2B de esta norma oficial mexicana. En este caso, los vehículos nuevos deberán cumplir con los límites máximos permisibles señalados en el numeral 4.2.5.

4.2.5. Los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos totales más óxidos de nitrógeno (HC+NOx), partículas (Part) y número de partículas (Núm. Part), provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg que integren motor nuevo a diésel, se indican en la Tabla 4.

Tabla 4

Estándar	Masa de Referencia (kg)	Método de prueba	CO	NOx	HC+NOx	Part	Núm. Part.
			g/km ⁽¹⁾				Número/km ⁽²⁾
4A ⁽³⁾	≤2,840	NCEP	0.74	0.39	0.46	0.06	No aplica
4AA ⁽⁴⁾	≤2,840	NCEP	0.74	0.28	0.35	0.005	No aplica
4B ⁽⁵⁾	≤2,840	NCEP	0.74	0.125	0.215	0.005	6.0x10 ¹¹

tas:

g/km = gramos por kilómetro.

Número de partículas/km: número de partículas por kilómetro.

Estándar **4A**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana y hasta el 30 de junio de 2019, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 3.20 de la presente norma oficial mexicana.

Estándar **4AA**. Límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2020, obtenidos con el Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 3.20 de la presente norma oficial mexicana.

Estándar **4B**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg y masa de referencia menor o igual a 2,840 kg, producidos a partir del 1 de enero de 2019, obtenidos con el método de prueba Nuevo Ciclo Europeo de Prueba (NCEP), descrito en el numeral 3.20 de la presente norma oficial mexicana. Este estándar requiere el uso de diésel automotriz con un contenido máximo de azufre de 15 mg/kg, el cual estará disponible en el país, conforme a lo establecido en la nota 3 de la Tabla 7 de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de la calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.

4.2.6. Los vehículos automotores nuevos que se certifiquen a través de los métodos de prueba establecidos por el Parlamento Europeo y por el Consejo de la Unión Europea, deberán cumplir con los estándares 4A, 4AA o 4B, establecidos en la Tabla 4, según corresponda y la vida útil, en los tres casos, es de 160,000 kilómetros o 5 años.

4.2.7. Los motores nuevos a diésel que cumplan con el estándar 4AA, establecidos en la Tabla 4 de la presente norma oficial mexicana deben tener incorporado el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD), para el cual aplicarán los umbrales que entrarán en operación al alcanzar los valores que se mencionan a continuación: CO de 2.8, HCNM de 0.4, NOx de 0.840 y de partículas 0.05, todos ellos expresados en g/km.

4.3. EMISIONES DEL CÁRTER

Las emisiones provenientes del cárter del motor nuevo a diésel y de los vehículos automotores nuevos que los incorporen objeto de esta norma, no deberán liberarse directamente a la atmósfera, con las excepciones establecidas a continuación:

4.3.1. Los motores nuevos equipados con turbo-compresores, bombas o compresores de sobrealimentación para la admisión de aire, podrán liberar emisiones del cárter a la atmósfera sólo si estas emisiones se suman a las emisiones de los gases de la combustión durante las pruebas de certificación de emisiones, bien sea matemáticamente o físicamente. Las emisiones que resulten deberán cumplir con lo establecido en los numerales 4.1 o 4.2 de la presente norma oficial mexicana.

4.3.2. Se considerará que las emisiones del cárter no se han liberado directamente a la atmósfera cuando éstas son conducidas al escape en un punto corriente arriba respecto de cualquier dispositivo de post-tratamiento del gas de escape.

4.4. SISTEMAS DE DIAGNOSTICO A BORDO

Los motores nuevos a diésel y los vehículos automotores nuevos equipados con este tipo de motor que cumplan con el estándar B, establecido en las Tablas 1, 2, 3 y 4, de la presente norma deberán contar con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB u OBD, por sus siglas en inglés).

4.4.1. La documentación que presente el fabricante o importador para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 4.1 o 4.2 de la presente norma oficial mexicana, deberá mostrar evidencia de cumplimiento del SDB/OBD y deberá estar incluida en el certificado o constancia emitida 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.

4.4.2. El sistema SDB/OBD deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice A de esta norma oficial mexicana, o con una tecnología superior de conformidad con lo indicado en el certificado o constancia emitida 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.

4.5. ESPECIFICACIONES PARA GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE NOx

4.5.1. En el caso de los vehículos automotores nuevos que requieran de un reactivo (solución acuosa de urea, también conocida como agente de reducción de NOx), para cumplir con las emisiones de NOx establecidas en el estándar B de las Tablas 1, 2, 3 y 4, así como con las establecidas en el estándar AA de las Tablas 2 y 4 de la presente norma oficial mexicana, al contar con un sistema de reducción catalítica selectiva, el fabricante o importador deberá asegurar 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, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida 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, 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.

4.5.2. El sistema de control de NOx deberá cumplir con lo señalado en el Apéndice B de esta norma oficial mexicana, o con una tecnología superior, de acuerdo con lo establecido en el certificado o constancia emitida 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.

5. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

5.1. El Certificado NOM, asociado a los numerales 4.1 y 4.2 de la presente norma oficial mexicana, debe obtenerse antes de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con motores nuevos a diésel.

El Certificado NOM lo expedirá la PROFEPA.

5.2. Para obtener el Certificado NOM, se deben presentar los siguientes documentos:

Solicitud en escrito libre.

Copia de la Cédula del Registro Federal de Contribuyentes.

Especificaciones técnicas del motor nuevo a diésel o del vehículo automotor nuevo a diésel que lo incorpore, en apego a lo dispuesto en el Apéndice C de la presente norma oficial mexicana.

Especificaciones técnicas del sistema SDB/OBD, de conformidad con la información contemplada en la presente norma oficial mexicana.

En el caso del sistema SDB/OBD que se incorpore a los motores nuevos a diésel o a los vehículos automotores nuevos a diésel a certificarse mediante el estándar 2AA o a través del estándar 4AA, deberán cumplir con lo establecido en el numeral 4.1.5 o en el numeral 4.2.7 de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.

Los motores nuevos a diésel o vehículos automotores nuevos a diésel que se certifiquen a través del

estándar B, contemplado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice A de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.

Especificaciones técnicas del sistema de control de NOx, de conformidad con lo establecido en la presente norma oficial mexicana.

Los motores nuevos a diésel o vehículos automotores nuevos a diésel que se certifiquen a través del estándar AA de las Tablas 2 y 4 de la presente norma oficial mexicana y que cuenten con un sistema de reducción catalítica selectiva, deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice B de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.

Los motores nuevos a diésel o vehículos automotores nuevos a diésel que se certifiquen a través del estándar B, contemplado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana deberán cumplir con lo dispuesto en el Apéndice B de la presente norma oficial mexicana, según corresponda.

Documento en el que se demuestre que se cumple con las disposiciones de la presente NOM. En este caso, la PROFEPA aceptará:

Certificado emitido por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o

Certificado emitido por los Organismos de Certificación correspondientes al país de origen, o país de certificación, o

Informe de resultados emitido por un:

Organismo independiente que cuente con un laboratorio acreditado, conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a efecto de medir las emisiones provenientes del escape de vehículos automotores nuevos a través del método de prueba FTP 75 u;

Organismo de certificación con acreditación vigente en apego a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

5.3. La PROFEPA deberá resolver en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud.

5.3.1. En un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud, la PROFEPA 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.

5.3.2. Para dar respuesta a la prevención de información, el interesado contará con un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente en el que la autoridad le efectúe la notificación correspondiente; en este caso, el plazo para que la PROFEPA resuelva el trámite, se suspenderá y se reanudará al día hábil inmediato siguiente a aquel en el que el interesado conteste la prevención de información.

5.3.3. En caso de que el particular no dé respuesta a la prevención en el plazo indicado, el trámite será desechado.

5.3.4. Si concluido el plazo de resolución del trámite de 30 días hábiles, la PROFEPA no emite respuesta, se entenderá que la solicitud procedió y expedirá el Certificado NOM correspondiente.

5.4. Los Certificados NOM tendrán como vigencia el tiempo en que se comercialicen los motores nuevos a diésel y los vehículos automotores nuevos a diésel que cumplan con lo dispuesto en la presente norma oficial mexicana.

6. CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES

Esta Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de su elaboración.

7. BIBLIOGRAFIA

NMX-Z-013-SCFI-2015, Guía para la estructuración y redacción de normas (Cancela a la NMX-Z-013/

1-1977), Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2015.

- ISO 22241-1:2006(en) Diesel engines-NOx reduction agent AUS 32-Part 1: Quality requirements.
- Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, Título 40 (CFR 40), Partes 69, 80, 85, 86, 89, 90, 1027, 1033, 1042, 1048, 1054, 1060, 1065, 1066 y 1068 revisado en abril de 2009, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.
- Directivas Europeas 88/77/CEE, 1999/96/EC, 2001/27/EC, 2005/55/EC, 2005/78/EC, 595/2009, Reg 24.03 y sus subsiguientes enmiendas del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea.
- Reglamento (UE) No. 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) No 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

8. VIGILANCIA

La vigilancia del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana corresponde a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la PROFEPA.

9. SANCIONES

El incumplimiento de esta norma se sancionará de acuerdo a lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, su Reglamento en materia de 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.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente norma oficial mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. A la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, se cancela la norma oficial mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006.

TERCERO. Los Certificados NOM expedidos por la PROFEPA con anterioridad a la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana y que ampararon el cumplimiento de los estándares B de las Tablas 1 y 2 de la NOM-044-SEMARNAT-2006, se reconocerán como válidos hasta el 30 de junio de 2019.

CUARTO. En el caso de los vehículos automotores nuevos que fueron diseñados para poder cumplir con el estándar A contemplado en la Tabla 3 de este instrumento normativo, que no hayan sido certificados por la autoridad ambiental del país de fabricación, porque esto no se requiere en ese territorio, los fabricantes o importadores deberán presentar ante la PROFEPA, un informe de resultados expedido por un:

Organismo independiente que cuente con un laboratorio acreditado, conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a efecto de medir las emisiones provenientes del escape de vehículos automotores nuevos a través del método de prueba FTP 75 u;

Organismo de certificación con acreditación vigente en apego a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

El informe debe indicar que se cumple con el estándar 3A de la presente norma oficial mexicana respecto

de las especificaciones y los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, aplicando el método de prueba denominado FTP 75. De presentarse esta situación, la familia de motor a certificar, podrá tener un desplazamiento con variaciones aceptables hasta del 30%.

Durante la realización de las pruebas correspondientes, se contará con la presencia de un servidor público de la PROFEPA. Los costos que deriven de las actividades y acciones a realizar para que dicho servidor público asista a tales pruebas, estarán a cargo del sujeto regulado.

Ciudad de México, a los once días del mes de diciembre de dos mil diecisiete.- El Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales, **Cuahtémoc Ochoa Fernández**.- Rúbrica.

APNDICE A

NORMATIVO

Características técnicas del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB/OBD)

Los numerales del A.1 al A.6, aplican de manera general sin importar el tipo de certificado o constancia que haya sido emitida, ya sea por la autoridad de protección ambiental correspondiente al país de origen, o país de certificación, o por los organismos de certificación correspondientes al país de origen o país de certificación.

A.1. Los motores a diésel y los vehículos automotores nuevos que los incorporen, deberán acompañarse de la documentación que indique la existencia del sistema SDB/OBD, las especificaciones del mismo y una descripción de la cobertura del sistema. La documentación deberá incluir la información del sistema SDB/OBD que los responsables y operadores del vehículo requerirán para realizar las rutinas de inspección y mantenimiento de los sistemas de control de emisiones y para la correcta operación del vehículo en general.

A.2. Los sistemas SDB/OBD deberán identificar y registrar una falla cuando exista mal funcionamiento del motor que afecte el rendimiento en materia de emisiones y del sistema de post-tratamiento, para informar sobre el bajo nivel del reactivo o falla del dosificador, o de las medidas que impidan el funcionamiento normal cuando se detecta ausencia de reactivo. Estos sistemas se diseñarán y construirán de manera que resulten inviolables y resistentes a intentos de alteración por el usuario.

A.3. Los sistemas SDB/OBD instalados en los motores nuevos a diésel y en los vehículos automotores nuevos que los incorporen deberán asegurar que los sistemas funcionan correctamente durante el ciclo de prueba y bajo condiciones específicas.

A.4. Los motores a diésel y los vehículos automotores nuevos que los incorporen, deberán estar exentos de tener instalado algún dispositivo de desactivación del sistema de control de emisiones, del sistema para informar sobre el bajo nivel del reactivo o de falla del dosificador y de las medidas que impidan el funcionamiento normal del vehículo cuando se detecta ausencia de reactivo o falla del dosificador. Los sistemas anteriores deben diseñarse y construirse de manera que resulten inviolables y resistentes a intentos de alteración por el usuario. Estos sistemas y los sistemas SDB/OBD deben cumplir con la certificación de origen.

A.5. El sistema SDB/OBD deberá incluir una luz indicadora de mal funcionamiento y deberá almacenar códigos específicos de diagnóstico de fallas (Diagnóstico de Código de Falla DCF o DTC, por sus siglas en inglés).

A.6. Conexión con la unidad de control del vehículo (UCEV o ECU, por sus siglas en inglés). Se utilizará un escáner de SDB/OBD para registrar los parámetros del motor. Este escáner podrá utilizar el bus de la red de área de controlador (CAN, por las siglas en inglés de Controller Area Network), del vehículo, para acceder a los datos UCEV/ECU transmitidos a la CAN con protocolos estándar.

A.7. Los requisitos de funcionamiento serán aplicados de conformidad con el programa de certificación de emisiones que se presente para dar cumplimiento en el numeral 4 de la presente norma, ya sea por lo establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América o por el Parlamento Europeo y la Comisión Económica de las Naciones Unidas de Europa.

A.7.1. Requisitos del sistema SDB/OBD bajo el programa europeo UN/CEPE.

A.7.1.1. Las especificaciones para los límites SDB/OBD de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (Part), para motores nuevos a diésel y vehículos automotores nuevos que los integren, certificados bajo los estándares establecidos por el Parlamento Europeo o la Comisión Económica Europea para las Naciones Unidas, se establecen en la Tabla A.1.

Tabla A.1

Motor	NOx mg/kWh ⁽¹⁾	Part mg/kWh
DiéselâEncendido por compresión	1,500	100

Nota:

mg/kWh = miligramos por kilowatt hora.

A.7.1.2. Las especificaciones para los límites SDB/OBD de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no metano (HCNM), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (Part), para motores nuevos a diésel y vehículos automotores nuevos que los incorporen, que se hayan sometido a una prueba de dinamómetro de chasis, obteniendo certificación bajo los estándares establecidos por el Parlamento Europeo o la Comisión Económica Europea para las Naciones Unidas, se establecen en la Tabla A.2.

Tabla A.2

Motor	CO (g/km) ⁽¹⁾	HCNM (g/km)	NOx (g/km)	Part (g/km)
DiéselâEncendido por compresión	2.5	0.35	0.280	0.03

Nota:

g/km = gramos por kilómetro.

A.7.1.3. Requisitos de Monitoreo.

En esta sección se presenta la lista de sistemas o componentes que deben ser monitoreados por el sistema SDB/OBD de acuerdo a su funcionalidad, desempeño, falla total y límites SDB/OBD de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (Part), de conformidad con lo establecido por el Parlamento Europeo y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

A.7.1.3.1. Monitoreo de componentes eléctricos o electrónicos.

Esto incluye a los componentes eléctricos y electrónicos usados para el monitoreo y el control de las emisiones provenientes del escape, tales como: sensores de presión, temperatura, gases de escape y de oxígeno, detonación y golpeteo, combustible y solución acuosa de urea, elementos calefactores o quemadores en el escape, bujías de encendido y calefactores de múltiple admisión. En el caso de componentes de señales de sensores que pertenecen al sistema del motor, el sistema SDB/OBD deberá detectar, como mínimo, fallas eléctricas y donde sea posible, fallas de racionalidad (señales de sensor inapropiadamente altas o bajas). El sistema SDB/OBD debe monitorear la capacidad del sistema para mantener el control donde exista un sistema de vigilancia de retroalimentación de acuerdo a su diseño.

A.7.1.3.2. Monitoreo del Sistema de Filtrado de Partículas (SFP o DPF, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD debe:

Monitorear la presencia de substrato en el SFP/DPF y por falla total;

Monitorear el desempeño por acumulación y por falla total, y

Monitorear la eficiencia de filtrado del SFP/DPF: monitorear los procesos de filtrado y de regeneración continua; la eficiencia de filtrado será monitoreada de acuerdo a las emisiones de Part, de conformidad con los límites SDB/OBD establecidos en la Tabla A.1. o en la Tabla A.2., en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis.

A.7.1.3.3. Monitoreo del Sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SRCS o SCR, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de:

El sistema de inyección de solución acuosa de urea en cuanto a su capacidad para regular la cantidad requerida;

La disponibilidad en el vehículo de la solución acuosa de urea y su tasa de uso;

La calidad de la Solución acuosa de urea, y

La eficiencia de la conversión de NOx en el SRCS/SCR, el cual monitorea los límites establecidos en la Tabla A.1. o en la Tabla A.2., en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis.

A.7.1.3.4. Monitoreo de la Trampa/Adsorción de NOx (TAN o Lean NOx Trap-LNT, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de la capacidad de la TAN/LNT para adsorber/almacenar y convertir NOx.

A.7.1.3.5. Monitoreo de Catalizadores de Oxidación (incluye Catalizadores de Oxidación Diésel, SCOD o Diésel Oxydation Catalysts-DOC).

Este monitoreo aplica para los catalizadores de oxidación que están separados de los otros sistemas de post-tratamiento; es decir, aquellos catalizadores que están ubicados dentro de un sistema de post-tratamiento serán cubiertos por el respectivo numeral de este apéndice. Por ejemplo, si el catalizador de oxidación forma parte del sistema de filtrado de partículas, el monitoreo del catalizador de oxidación podrá regirse bajo las condiciones del monitoreo del sistema de filtrado de partículas. El sistema SDB/OBD debe monitorear por falla funcional:

La eficiencia de la conversión de hidrocarburos totales (HC) antes de otros sistemas de post-tratamiento, y

La eficiencia de la conversión de hidrocarburos totales (HC) después de otros sistemas de post-tratamiento.

A.7.1.3.6. Monitoreo del Sistema de Recirculación de Gases (SRG o EGR, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD debe monitorear la operación adecuada del SRG/EGR en motores equipados con este tipo de sistemas, de acuerdo a lo siguiente:

Flujo del SRG/EGR alto o bajo, o la capacidad del sistema de mantener el flujo requerido, detectando condiciones de muy bajo flujo y muy alto flujo. Este monitoreo incluye los tres tipos: monitoreo por desempeño, monitoreo con respecto a límites SDB/OBD de NOx, y Partículas (Part), establecidos en la Tabla A.1 o en la Tabla A.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis, así como monitoreo por falla total;

Desempeño de la velocidad de respuesta del actuador del SRG/EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema de alcanzar el flujo requerido dentro de un tiempo definido por el fabricante;

Desempeño y falla total del desempeño del enfriador del SRG/EGR, refiriéndose a la capacidad del sistema para alcanzar el enfriamiento especificado por el fabricante, y

En caso de que, al producirse una falla total de la capacidad del sistema de refrigeración del SRG/EGR para alcanzar el funcionamiento de refrigeración especificado por el fabricante y el sistema de monitoreo no detecte alguna falla (porque el aumento resultante de las emisiones no alcance los límites de SDB/OBD para cualquier contaminante), el sistema SDB/OBD detectará un mal funcionamiento cuando el sistema no tenga ninguna cantidad detectable de refrigerante del SRG/EGR.

A.7.1.3.7. Monitoreo del Sistema de Inyección de Combustible.

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de los siguientes elementos del sistema de combustible:

La presión del sistema y la capacidad del sistema para alcanzar la presión deseada en control en lazo cerrado, y

El temporizado de inyección y la capacidad para alcanzar el tiempo de inyección deseado.

A.7.1.3.8. Monitoreo del manejo de la sobrealimentación de Aire/turbo-compresor.

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de los siguientes elementos del sistema de manejo

de sobrealimentación de aire/turbo-compresor:

La capacidad de mantener el incremento en la presión de aire de sobrealimentación deseada y las condiciones a muy baja y muy alta presión, además de monitorear su efecto con respecto a los límites de emisión del SDB/OBD, establecidos en la Tabla A.1 o en la Tabla A.2, en caso de que la certificación sea vía dinamómetro de chasis;

El tiempo de respuesta mínimo para alcanzar una geometría determinada del turbo-compresor de geometría variable, en comparación con el tiempo de respuesta especificado por el fabricante;

La eficiencia del sistema de enfriamiento del turbo-compresor y monitorear la falla total;

En caso de que las emisiones no superen los límites SDB/OBD, aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle cerrado; en este caso el sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema no pueda aumentar la presión para alcanzar la presión de sobrealimentación necesaria, y

En caso de que las emisiones no superen los límites SDB/OBD aun cuando se haya producido una falla total de la capacidad del sistema de sobrealimentación para mantener la presión de sobrealimentación necesaria y el control de la presión de sobrealimentación se lleve a cabo mediante un sistema de bucle abierto, el sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento, cuando el sistema no tenga una cantidad detectable de presión de sobrealimentación en el momento en que ésta se espera.

A.7.1.3.9. Monitoreo del sistema de Temporización Variable de Válvulas (TVV o VVT, por sus siglas en idioma inglés).

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de los siguientes elementos del sistema TVV/VVT:

Las desviaciones del sistema al responder a un comando de temporización, y

La capacidad para responder a un comando en un tiempo determinado por el fabricante.

A.7.1.3.10. Monitoreo del sistema de enfriamiento del motor.

El sistema SDB/OBD debe monitorear el funcionamiento del sensor de temperatura del sistema de enfriamiento del motor con respecto a una falla total. El monitoreo de la temperatura de enfriamiento o del sensor no es requerido cuando no es usado para efectos de control por retroalimentación o lazo cerrado de otros sistemas de control de emisiones.

A.7.1.3.11. Monitoreo de sensores de gases del escape.

El sistema SDB/OBD debe monitorear la operación adecuada de los elementos eléctricos de los sensores de gases del escape.

A.7.1.3.12. Monitoreo del sistema de control de velocidad en ralentí o vacío.

El sistema SDB/OBD debe monitorear el desempeño de los elementos eléctricos que controlan la velocidad en ralentí o vacío en motores que estén así equipados.

A.7.2. Requisitos del SDB/OBD bajo el programa estadounidense EPA.

A.7.2.1. Las especificaciones de los límites SDB/OBD de hidrocarburos no metano (HCNM), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (Part), para motores nuevos a diésel y vehículos automotores nuevos que los integren, con peso bruto vehicular mayor a 6,350 kilogramos (o su equivalente de 14,000 libras), certificados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, se establecen en la Tabla A.3.

Tabla A.3

Monitor	HCNM ⁽¹⁾	CO	NOx	Part (masa)
Sistema de post-tratamiento de NOx	-	-	+0.3	-
Sistema de Filtrado de Partículas (SFP/DPF)	2X	-	-	0.05/+0.04
Sensores de aire/combustible corriente arriba de los sistemas de post-tratamiento	2X	2X	+0.3	0.03/+0.02

Sensores de aire/combustible corriente abajo de los sistemas de post-tratamiento	2X	-	+0.3	0.05/+0.04
Sensores de NOx	-	-	+0.3	0.05/+0.04
Otros monitores de límites SDB/OBD	2X	2X	+0.3	0.03/+0.02

Nota:

2X, es un múltiplo de 2, para las emisiones estándar correspondientes o límite de las emisiones de la familia (LEF, o FEL, por sus siglas en inglés) + 0.3 significa la norma o LEF/FEL más 0,3 g/bhp-h; 0,05/+0,04 significa un nivel absoluto de 0,05 g/bhp-h o un nivel de aditivo de la norma o LEF/FEL más 0.04 g/bhp-h, si este nivel es más alto y 0.03/+0.02 significa un nivel absoluto de 0,03 g/bhp-h o un nivel de aditivo de la norma o LEF/FEL más 0.02 g/bhp-h, si este nivel es más alto.

A.7.2.2. Las especificaciones de los límites SDB/OBD de óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM), monóxido de carbono (CO) y partículas (Part), para motores nuevos a diésel y vehículos automotores nuevos que los integren, con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos y hasta 6,350 kilogramos, que se hayan certificado mediante una prueba de dinamómetro de chasis, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, se establecen en la Tabla A.4.

Tabla A.4

Monitor	NOx (g/mi)	HCNM	CO	Part (g/mi)
Sistema catalizador de oxidación (SCOD/DOC)	-	2X	-	-
Sistema Catalizador de Reducción Selectiva (SRCS/SCR)	+0.3	-	-	-
Sistema de Filtrado de Partículas (SFP/DPF)	-	-	-	+0.04
Sensores de los gases de escape-Sensores de la relación aire/combustible localizados antes del sistema de post-tratamiento	+0.3	2X	2X	+0.02
Sensores de los gases de escape-Sensores de la relación aire/combustible localizados después del sistema de post-tratamiento	+0.3	2X	-	+0.04
Sensores de NOx	+0.3	-	-	+0.04
Otros sistemas de control de emisiones (SRG/EGR) y sistemas de inyección de combustible	+0.3	2X	2X	+0.02

Nota:

2X, significa un múltiplo de 2,0 veces las emisiones estándar correspondientes o límite de las emisiones del vehículo + 0.3 significa estándar o límite de las emisiones del vehículo más 0.3 g/mi.

A.7.2.3. Requisitos de Monitoreo para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 6,350 kilogramos.

A.7.2.3.1. Sistema de inyección de combustible.

El sistema SDB/OBD deberá monitorear el sistema de suministro de combustible para verificar que esté funcionando correctamente. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, actuadores, válvulas, sensores, bombas) que se utilizan en el sistema de combustible también deberán ser monitoreados.

Monitoreo de la presión de inyección: el sistema SDB/OBD deberá supervisar la capacidad del sistema de combustible para controlar la presión del combustible deseado. El control de la presión del sistema de combustible debe ser monitoreado continuamente. El sistema de SDB/OBD debe detectar una falla cuando el sistema de control de presión de inyección es incapaz de mantener las emisiones por debajo de los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3;

Monitoreo de la cantidad inyectada: el sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento del sistema de inyección de combustible cuando éste sea incapaz de entregar la cantidad de combustible necesario para mantener las emisiones de un motor igual o menor a las establecidas en los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3;

Monitoreo del temporizador de inyección: el sistema SDB/OBD deberá detectar un mal

funcionamiento del sistema de inyección de combustible cuando éste sea incapaz de suministrar combustible en el momento/ángulo de cigüeñal adecuado (por ejemplo, la sincronización de la inyección demasiado adelantado o demasiado retrasado), necesario para mantener las emisiones de un motor igual o menor a las establecidas en los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3, y

Las señales de monitoreo por lazo cerrado deben ser monitoreadas.

A.7.2.3.2. Fallas de encendido del motor.

El sistema SDB/OBD deberá supervisar el motor por falla de encendido que cause un exceso de emisiones en operación de mínimas revoluciones o ralenti por viaje. El sistema SDB/OBD deberá ser capaz de detectar fallas de encendido que ocurran en uno o más cilindros.

A.7.2.3.3. Sistema de Recirculación de Gases (SRG o EGR, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD deberá supervisar el SRG/EGR por mal funcionamiento debido a tasa de flujo bajo, tasa de flujo alto y respuesta lenta del sistema, en los motores equipados con este tipo de sistemas. Para los motores equipados con enfriadores del SRG/EGR (por ejemplo, intercambiadores de calor), el sistema SDB/OBD deberá supervisar el refrigerante por mal funcionamiento debido a refrigeración insuficiente. El caudal del SRG/EGR (corriente arriba y abajo) debe ser monitoreado continuamente. Las señales de retroalimentación del SRG/EGR deberán controlarse permanentemente. La tasa de respuesta del SRG/EGR y el seguimiento de enfriamiento serán definidos por el fabricante. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, actuadores, válvulas, sensores) que se utilizan en el SRG/EGR, deberán ser monitoreados. Los requisitos de monitoreo se presentan a continuación:

Flujo bajo de SRG/EGR. El sistema SDB/OBD deberá detectar el mal funcionamiento del SRG/EGR, anticipando una disminución de la tasa de flujo por debajo de un valor especificado por el fabricante que pueda causar que las emisiones del motor excedan los límites de las emisiones SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. Para los motores en los que no se presente ninguna falla o deterioro del sistema SRG/EGR, que provoquen una disminución del flujo, ocasionando que las emisiones del motor rebasen los límites de emisiones SDB/OBD establecidos, el sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema haya alcanzado sus límites de control, sin lograr aumentar el flujo de SRG/EGR para alcanzar la tasa de flujo ordenada;

Flujo Alto de SRG/EGR. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento del SRG/EGR, incluyendo una válvula de SRG/EGR con fugas (es decir, flujo de gases de escape a través de la válvula SRG/EGR cuando la válvula debe estar cerrada), anticipando un aumento en la tasa de flujo por encima de un valor especificado por el fabricante que pueda causar emisiones de un motor superiores a los límites de emisiones SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema haya alcanzado sus límites de control, sin lograr disminuir el flujo de SRG/EGR para alcanzar la tasa de flujo ordenada, esto es para los motores en los que no exista alguna falla o deterioro del sistema SRG/EGR, que provoquen una disminución del flujo que ocasione que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos;

Demora en la respuesta SRG/EGR. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento del sistema SRG/EGR anticipando que cualquier falla o deterioro de la capacidad del sistema SRG/EGR para alcanzar la velocidad de flujo ordenado, dentro de un tiempo especificado por el fabricante, lo cual ocasionaría que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá supervisar la capacidad del sistema para responder a un aumento o a una disminución en el flujo ordenado;

Desempeño del enfriador del SRG/EGR. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento del sistema enfriador, anticipando que una reducción del rendimiento de enfriamiento especificado por el fabricante causaría que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema no tenga cantidad detectable de refrigerante en el SRG/EGR, esto es cuando los motores en los que no se presente alguna falla o deterioro del sistema enfriador del SRG/EGR, ocasione que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos, y

Las señales de monitoreo por lazo cerrado deben ser monitoreadas.

A.7.2.3.4. Sistema de sobrealimentación de aire. El sistema SDB/OBD deberá supervisar el sistema de control de presión de sobrealimentación (por ejemplo, turbo-compresor) en los motores así equipados, con respecto a fallas por sobrealimentación baja o sobrealimentación alta. Para los motores equipados con turbo-compresor de geometría variable (TGV o VGT por sus siglas en inglés), el sistema SDB/OBD deberá supervisar el sistema por fallas por respuesta lenta. Para los motores equipados con sistemas de enfriador de aire, el sistema SDB/OBD deberá supervisar el funcionamiento del sistema de enfriamiento del aire. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, actuadores, válvulas, sensores) que se utilizan en el sistema de control de la presión de alimentación de aire, deberán ser monitoreados.

Los requisitos de monitoreo son:

Baja alimentación de aire. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sistema de control de presión de aire de sobrealimentación anticipando que una disminución en la presión de sobrealimentación del fabricante, o de la presión de sobrealimentación esperada en los motores que no estén equipados con un sistema de control de presión de sobrealimentación, haría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el sistema haya alcanzado sus límites de control, de tal manera que no pueda aumentar la presión para lograr la presión de sobrealimentación mandada en los motores que no detecten alguna falla o deterioro del sistema de control de presión de sobrealimentación, debido a una disminución de presión de sobrealimentación que pudiera ocasionar que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos;

Exceso de alimentación de aire. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sistema de control de presión de sobrealimentación en los motores así equipados, cuando exista un aumento de presión de la sobrealimentación (determinado por el fabricante), el cual ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar un mal funcionamiento cuando el sistema haya alcanzado sus límites de control, de tal manera que no se pueda disminuir la presión para lograr la presión de sobrealimentación mandada, en los motores en los que no se detecte alguna falla o deterioro del sistema de control de presión de sobrealimentación que provoquen un aumento de presión de sobrealimentación, lo que pudiera ocasionar a su vez que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos;

Demora en la respuesta del TGV/VGT. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento anticipando para cualquier falla o deterioro de la capacidad del sistema TGV/VGT, para alcanzar la geometría especificada dentro de un tiempo señalado por el fabricante, lo cual ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sistema TGV/VGT cuando no se produzca una respuesta funcional adecuada del sistema de comandos de la computadora, esto ocurrirá en los motores en los que no se detecte alguna falla o deterioro de la respuesta del sistema TGV/VGT que pudiera ocasionar que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos, y

Reducción en el enfriamiento del aire de sobrealimentación. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sistema de enfriamiento del aire de sobrealimentación cuando exista una disminución de la tasa de enfriamiento (determinado por el fabricante), el cual ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el sistema no tenga una cantidad detectable de aire de carga de enfriamiento, en los motores en los que no se detecte alguna falla o deterioro del sistema de enfriamiento del aire de sobrealimentación que provoque una disminución en el rendimiento de refrigeración, lo que pudiera ocasionar a su vez, que las emisiones del motor excedan los límites de emisiones establecidos.

A.7.2.3.5. Catalizador de hidrocarburos no metano (HCNM).

El sistema SDB/OBD deberá supervisar el convertidor catalítico de HCNM para mantener una capacidad de conversión de HCNM adecuada. Cada catalizador que convierte HCNM se deberá controlar, ya sea individualmente o en combinación con otros. La conversión de HCNM que pueda ocurrir en el SFP/DPF u otros dispositivos de post-tratamiento, no están incluidos en este párrafo.

Los requisitos de monitoreo son:

Eficiencia de la conversión de HCNM: El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el catalizador no tenga capacidad detectable de eficiencia de conversión de HCNM, y

Funciones de soporte del catalizador de hidrocarburos: Para los catalizadores usados para generar una reacción exotérmica que ayude a la regeneración del SFP/DPF (tales como, el catalizador de oxidación de diésel), el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el catalizador es incapaz de generar una reacción exotérmica suficiente para lograr la regeneración del SFP/DPF, esto ocurrirá cuando el SCOD/DOC no puede generar un aumento de temperatura de 100 grados (Å°C), o para llegar a la temperatura necesaria de regeneración dentro de los 60 segundos de iniciar una regeneración activa del SFP/DPF. Además, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el SCOD/DOC es incapaz de mantener la temperatura de regeneración necesaria para la duración del evento de regeneración. El sistema SDB/OBD o el sistema de control debe interrumpir la regeneración si no se ha alcanzado la temperatura de regeneración dentro de los primeros cinco minutos una vez iniciado el proceso de regeneración activa o si la temperatura de regeneración no puede ser sostenida durante la duración del evento de regeneración. Como alternativa a estos criterios específicos de mal funcionamiento, el fabricante puede emplear otros criterios diferentes.

A.7.2.3.6. Sistema de SRCS/SCR y de post-tratamiento de NOx.

El sistema SDB/OBD deberá monitorear la operación del sistema SRCS/SCR y de post-tratamiento de NOx con respecto a la eficiencia de conversión. Para los motores equipados con sistemas SRCS/SCR u otros sistemas catalíticos que utilicen una inyección activa/reductor intrusivo (por ejemplo, catalizadores de NOx activos que utilizan post-inyección de combustible diésel o inyección de diésel en el escape), el sistema SDB/OBD deberá supervisar la inyección de reductor activo/intrusivo para un suministro adecuado. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, actuadores, válvulas, sensores, calentadores, bombas) en el sistema de inyección de agente reductor activo/intrusivo deberán ser monitoreados. La eficiencia de conversión y el seguimiento de la calidad del agente reductor serán definidos por el fabricante de acuerdo con los requisitos de rendimiento en uso.

Los requisitos de monitoreo son:

Eficiencia del convertidor catalítico de SRCS/SCR y catalizador de NOx. El sistema SDB/OBD deberá detectar el mal funcionamiento del catalizador cuando la eficiencia de conversión catalítica disminuya hasta el punto que ocasione que las emisiones del motor excedan los límites SDB/OBD correspondientes al "Sistema de post-tratamiento de NOx" en la Tabla A.3. Si no existe alguna falla o deterioro de la capacidad de conversión del catalizador de NOx que pudieran ocasionar que las emisiones de un motor excedan los límites de las emisiones establecidas, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando la capacidad de conversión del catalizador del NOx no sea detectable;

Rendimiento de suministro del reductor activo/intrusivo del SRCS/SCR y del catalizador de NOx (TAN/LNT). El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento anticipando que cualquier falla o deterioro del sistema para regular adecuadamente el suministro del reductor (por ejemplo, inyección de Solución acuosa de urea, la inyección de combustible de post-inyección en el motor o del inyector adicional en el escape o la inyección de aire asistida/mezcla), lo cual ocasionaría que las emisiones del motor rebasen los límites SDB/OBD correspondientes al "Sistema de post-tratamiento de NOx" en la Tabla A.3. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando el sistema haya alcanzado sus límites de control, de tal manera que no sea capaz de suministrar la cantidad deseada de reductor. En el caso de que no exista alguna falla o deterioro del sistema de suministro del reductor, ocasionará que las emisiones del motor excedan a cualquiera de los límites aplicables;

Cantidad de reductor activo/intrusivo del SRCS/SCR y del catalizador de NOx. En el caso de que SRCS/SCR o el sistema de post-tratamiento de NOx utilice un reductor que no sea el combustible recomendado para el motor o utilice un depósito/tanque para el agente reductor que sea independiente del depósito de combustible para el motor, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando no haya suficiente reductor disponible (por ejemplo, si el depósito de reductor está vacío), y

Calidad del reductor activo/ intrusivo del SRCS/SCR y del catalizador de NOx. En el caso de que el SRCS/SCR o el sistema de post-tratamiento de NOx utilice un depósito/tanque para el agente

reductor que sea independiente del depósito de combustible recomendado para el motor, el sistema SDB/OBD deberá detectar una falla de funcionamiento cuando se use un reductor inadecuado en el depósito (por ejemplo, el depósito de reductor está lleno de algo que no sea el reductor).

A.7.2.3.7. Sistema de Filtrado de Partículas (SFP o DPF, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD deberá monitorear la operación del SFP/DPF en los motores y vehículos equipados con este sistema. Para los motores y vehículos equipados con sistemas de regeneración activa que utilicen una inyección activa/intrusiva (por ejemplo, la inyección de combustible en el escape, quemador de combustible/aire en el escape), el sistema SDB/OBD deberá supervisar la correcta operación del sistema de inyección. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, inyectores, válvulas, sensores) que se utilizan en el sistema de inyección activa/intrusiva deberán ser monitoreados. Los requisitos de monitoreo son:

Rendimiento de filtrado del SFP/DPF. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando exista una disminución en la capacidad de filtrado de partículas del SFP/DPF (por ejemplo, grietas, derretimiento, etc.), lo cual ocasionaría que las emisiones de partículas de motor excedieran los límites de emisiones SDB/OBD para el SFP/DPF en la Tabla A.3. En caso de que no exista alguna falla o deterioro del rendimiento de filtrado de partículas que pudiera ocasionar que las emisiones de partículas de un motor, rebasen los límites SDB/OBD de las emisiones establecidas; el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando no se produzca una cantidad detectable de filtrado de partículas;

Frecuencia de regeneración del SFP/DPF. El sistema SDB/OBD deberá detectar problemas de funcionamiento cuando la frecuencia de regeneración del SFP/DPF aumente (es decir, se produce más de lo especificado por el fabricante) y a un nivel tal que ocasionaría que las emisiones HCNM del motor excedan los límites SDB/OBD de emisiones establecidos para el SFP/DPF en la Tabla A.3. De no existir tal frecuencia de regeneración, pudiera implicar que las emisiones de HCNM excedan los límites de emisión establecidos; el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento cuando la frecuencia de regeneración del SFP/DPF exceda los límites de diseño especificados por el fabricante para la frecuencia de regeneración permisible;

Pérdida de sustrato en el SFP/DPF. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento si el sustrato del SFP/DPF está completamente destruido, removido, eliminado o si el ensamblado del SFP/DPF ha sido reemplazado por un silenciador o una pieza de tubería, e

Inyección activa en el sistema en el SFP/DPF. Para los sistemas que utilizan regeneración activa del SFP/DPF (por ejemplo, post-inyección de combustible en los cilindros o inyección de combustible asistida por aire en el escape), para lograr la regeneración, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento, si existe cualquier falla o deterioro en la capacidad de regulación del sistema de inyección que haga que el sistema sea incapaz de lograr la regeneración del SFP/DPF.

A.7.2.3.8. Otros sensores de gases de escape.

El sistema SDB/OBD deberá monitorear la señal de salida, la actividad, la tasa de respuesta y cualquier otro parámetro que pueda afectar las emisiones de todos los sensores de gases del escape (por ejemplo, el sensor de oxígeno, sensor de la relación de aire-combustible, sensor de NOx) utilizados para la retroalimentación del sistema de control de emisiones (por ejemplo, control/retroalimentación del SRG/EGR, control/retroalimentación del SRCS/SCR control/retroalimentación del catalizador NOx) o que funcionan como dispositivos de vigilancia. Para los motores y vehículos equipados con sensores con calefacción, el sistema SDB/OBD deberá supervisar el calentador para la correcta ejecución. La integridad del circuito y la función de retroalimentación se deben supervisar continuamente.

Para los sensores de la mezcla aire/combustible localizados antes y después de los sistemas de post-tratamiento, los requisitos de monitoreo son:

Desempeño del sensor. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento antes de cualquier falla o deterioro en el voltaje, la resistencia, impedancia, corriente, tasa actual de respuesta, la amplitud u otra(s) característica(s) de los sensores que ocasionarían que las emisiones de un motor excedan los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3;

Integridad del circuito. El sistema SDB/OBD deberá detectar las fallas de funcionamiento del sensor en relación con la falta de continuidad de circuito o señal fuera de rango de valores;

Función del lazo de retroalimentación: el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sensor, cuando el sistema de control de emisiones SRG/EGR sea incapaz de utilizar ese sensor como una entrada de retroalimentación (por ejemplo, provoca activación de modo de funcionamiento

limitado "limp-home" o funcionamiento en circuito abierto), y

Funciones de monitoreo. En la medida de lo posible, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sensor cuando el voltaje de salida, la resistencia, impedancia, corriente, amplitud, actividad, u otras características del sensor ya no son suficientes para su uso como dispositivo SDB/OBD de monitoreo del sistema (por ejemplo, para el catalizador, SRG/EGR, SRCS/SCR o un control de adsorción NOx).

Para los sensores de NOx, los requisitos de monitoreo son:

Desempeño del sensor. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento ante cualquier falla o deterioro en el voltaje, la resistencia, impedancia, tasa de respuesta actual, amplitud, offset u otra(s) característica(s) de los sensores, lo que ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Sensores de NOx" en la Tabla A.3;

Integridad del circuito. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sensor, cuando exista falta de continuidad de circuito o señal fuera de rango de valores;

Función del lazo de retroalimentación. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sensor, cuando el sistema de control de emisiones (por ejemplo, SRG/EGR, SRCS/SCR o NOx adsorbente) sea incapaz de utilizar ese sensor como una entrada de retroalimentación (por ejemplo, provoca activación de modo de funcionamiento limitado "limp-home" o funcionamiento en circuito abierto), y

Funciones de monitoreo: En la medida de lo posible, el sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento del sensor cuando el voltaje de salida, la resistencia, impedancia, corriente, amplitud, actividad u otras características del sensor, ya no sean suficientes para su uso como un dispositivo de monitoreo del sistema SDB/OBD (por ejemplo, para el catalizador, SRG/EGR, SRCS/SCR o un control de adsorción NOx).

A.7.2.3.9. Sistema de Temporizado Variable de Válvulas (TVV o VVT, por sus siglas en inglés).

El sistema SDB/OBD deberá supervisar el sistema TVV/VVT en los motores equipados con este tipo de sistema, para identificar los errores y el mal funcionamiento. Los componentes electrónicos individuales (por ejemplo, actuadores, válvulas, sensores) que se utilizan en el sistema de TVV/VVT deberán ser monitoreados. El objetivo y la tasa de respuesta del monitoreo del sistema TVV/VVT serán definidos por el fabricante y los requisitos de monitoreo son:

Error en el objetivo del sistema TVV/VVT. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento antes de cualquier falla o deterioro de la capacidad del sistema TVV/VVT para alcanzar el objetivo de temporizado de válvulas o de ángulo dentro de una tolerancia predefinida de ángulo del cigüeñal o carrera de válvulas, lo cual ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites SDB/OBD correspondientes a "Otros Monitores de Límites SDB/OBD" en la Tabla A.3., y

Respuesta lenta del sistema TVV/VVT. El sistema SDB/OBD deberá detectar mal funcionamiento antes de cualquier falla o deterioro de la capacidad del sistema TVV/VVT para alcanzar el objetivo de temporizado de válvulas o de ángulo de un tiempo (especificado por el fabricante), lo cual ocasionaría que las emisiones del motor excedieran los límites de emisión.

A.7.2.4. Requisitos de monitoreo para motores que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular menor a 6,350 kilogramos y vehículos automotores equipados con este tipo de motor

Reducción de la eficiencia del catalizador o mal funcionamiento antes de que genere emisiones de NOx provenientes del escape que excedan los límites SDB/OBD correspondientes en la Tabla A.4;

El deterioro o mal funcionamiento del Catalizador de oxidación antes de que genere emisiones de HCNM provenientes del escape que excedan los límites SDB/OBD correspondientes en la Tabla A.4;

Si está equipado con un SFP/DPF, el dispositivo deberá detectar el deterioro o mal funcionamiento del SFP/DPF antes de que las emisiones provenientes del escape, excedan los límites de las emisiones SDB/OBD de partículas establecidos en la Tabla A.4;

La falla de encendido del motor. La falta de combustión del cilindro deberá ser detectada;

Sensores de los gases de escape-Sensores de mezcla aire/combustible antes de dispositivos post-tratamiento. El deterioro o mal funcionamiento como resultado de las emisiones de escape que

superen los límites SDB/OBD correspondientes en la Tabla A.4;

Sensor de NOx. Se deberá identificar el mal funcionamiento como resultado de las emisiones de escape que superen cualquiera de los límites SDB/OBD;

Otros sistemas de control de emisiones y componentes-sistema SRG/EGR y sistema de inyección de combustible: Cualquier deterioro o mal funcionamiento que se produzca en un sistema o componente del motor destinado al control de las emisiones, incluyendo, pero sin limitarse a la recirculación de los gases de escape (SRG/EGR) y al sistema de control de combustible, que resulte en emisiones de escape que superen cualquiera de los límites SDB/OBD en la Tabla A.4, y

Otros componentes del motor relacionados con las emisiones. Cualquier otro deterioro o mal funcionamiento en un sistema del motor relacionado con las emisiones y no indicado anteriormente o componente electrónico que proporcione señal de entrada o que reciba comandos desde la computadora a bordo y que tenga un impacto medible en las emisiones, deberán ser monitoreados mediante el empleo de pruebas de continuidad de circuitos eléctricos y los controles de racionalidad para componentes electrónicos de entrada (valores de entrada dentro de rangos basados en otros parámetros operativos disponibles especificados por el fabricante), así como monitoreos de funcionalidad de los componentes electrónicos de salida (respuesta funcional adecuada a los comandos de la computadora), excepto cuando dicha comprobación de racionalidad o funcionalidad sea demostrada como inviable, por el fabricante.

APNDICE B

NORMATIVO

Características técnicas para el Sistema de Control de NOx

B.1. Sistema de post-tratamiento de emisiones y limitación del funcionamiento normal del motor

En esta sección se presentan los requisitos para vigilar el funcionamiento correcto de las medidas de control de NOx. Asimismo, se incluyen los requisitos aplicables a los vehículos automotores nuevos que recurren al uso de los reactivos para reducir las emisiones.

B.1.1. El fabricante deberá proporcionar la información que describa de manera completa las características de funcionamiento del motor y del sistema de post-tratamiento.

B.1.2. El fabricante deberá especificar las características de todos los reactivos consumidos por cualquier sistema de control de emisiones. La especificación deberá incluir las sustancias y las concentraciones, las condiciones de funcionamiento relativas a la temperatura ambiente.

B.1.3. El fabricante deberá proporcionar la información detallada sobre las características funcionales del sistema de alerta al conductor, y del sistema de inducción del conductor como se describe en este Apéndice B.

B.1.4. El sistema de motor deberá conservar el funcionamiento de control de emisiones en condiciones normales de operación, las cuales se mencionan en el siguiente inciso.

B.1.5. El sistema de control de emisiones deberá operar:

A temperatura ambiente entre - 7Â°C y 35Â°C (266 K y 308 K);

A cualquier altitud por debajo de los 1,600 m.s.n.m., y

A temperaturas del refrigerante del motor superiores a 70Â°C (343 K).

Los numerales B.1.4 y B.1.5 no aplican en caso del monitoreo del nivel de reactivo (solución acuosa de urea) en su tanque de almacenamiento, donde el monitoreo debe ser conducido bajo todas las condiciones donde la medición sea técnicamente posible.

B.1.6. Los requisitos de mantenimiento, alertas, inducciones al conductor, monitoreo al consumo de reactivo y manipulación del sistema de control de NOx presentados en la Secciones B.2 hasta B.9, serán aplicables a los motores y vehículos nuevos, certificados bajo los estándares establecidos por el Parlamento

Europeo y por la Comisión Económica Europea para las Naciones Unidas.

B.1.7. Los requisitos de mantenimiento, alertas, inducciones al conductor, monitoreo al consumo de reactivo, y manipulación del sistema de control de NOx presentados en la Secciones B.10 hasta B.14, serán aplicables a los motores y vehículos nuevos, certificados bajo los estándares establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América.

B.2. Requisitos de mantenimiento bajo el programa europeo UN/CEPE

B.2.1. El fabricante deberá proporcionar a los propietarios de los motores nuevos a diésel o de los vehículos nuevos que incorporen este tipo de motores, la información documental donde se describa el correcto funcionamiento del sistema de control de emisiones. Esta información deberá contener las instrucciones donde se establezca que si el sistema de control de emisiones del vehículo no está funcionando correctamente, el conductor deberá ser informado del problema, mediante un sistema de alarmas (SAC o DWS, por sus siglas en idioma inglés) y que la activación del sistema de inducción al conductor (SIAC o DIS, por sus siglas en idioma inglés), como consecuencia de haber ignorado las alarmas vehículo, resultará en que el vehículo será incapaz de conducir su misión efectivamente.

B.2.2. Las instrucciones incluirán, además, los requisitos para la utilización y el mantenimiento correcto de los vehículos automotores nuevos, a fin de mantener su rendimiento en materia de emisiones, incluido el uso adecuado de reactivos consumibles (solución acuosa de urea).

B.2.3. Las instrucciones estarán redactadas en idioma español, de manera clara y en un lenguaje no técnico.

B.2.4. Las instrucciones especificarán si el operador del vehículo debe reponer los reactivos consumibles (Solución acuosa de urea), entre los intervalos normales de mantenimiento, además de especificar la calidad de los reactivos requerida, conforme a lo establecido en la NMX-D-316-IMNC-2016. Asimismo, indicarán el modo en que el operador deberá rellenar el depósito del reactivo. La información deberá indicar el consumo probable de reactivo para el tipo de vehículo y la frecuencia recomendada de reposición.

B.2.5. Las instrucciones especificarán que la utilización y la reposición de un reactivo que cumpla las especificaciones correctas, son esenciales para que el vehículo cumpla con los límites máximos permisibles, establecidos en la presente norma.

B.2.6. Las instrucciones deberán explicar el funcionamiento del sistema de alerta y el sistema de inducción del conductor, en términos del desempeño del vehículo y el memorizado de las fallas, las consecuencias que puede tener el ignorar los sistemas de alerta y la no reposición del reactivo o rectificación del problema.

B.3. Sistema de alerta al conductor bajo el programa europeo UN/CEPE

B.3.1. El vehículo deberá incluir un sistema de alerta al conductor que utilice alarmas visuales que informen al conductor cuando se haya detectado un nivel de reactivo bajo, calidad de reactivo incorrecta, consumo de reactivo demasiado bajo, o mal funcionamiento que pueda deberse a la manipulación y que activará el sistema de inducción del conductor si no se rectifica oportunamente. El sistema de alerta también permanecerá activo cuando se haya activado el sistema de inducción del conductor.

B.3.2. El sistema de visualización de diagnóstico a bordo (SDB/OBD) conocido como luces indicadoras de fallas, no se utilizará para mostrar las alarmas visuales. La advertencia será distinta a las utilizadas, con fines del sistema SDB/OBD (es decir, el indicador de mal funcionamiento) u otros fines de mantenimiento del motor. No se podrá apagar el sistema de alerta ni las alarmas visuales mediante una herramienta de exploración, si la causa de la activación de la alerta no se ha rectificado.

B.3.3. El sistema de alerta al conductor podrá mostrar mensajes breves, que indiquen entre otras cosas:

- a. La distancia o el tiempo restantes antes de la activación de las inducciones de bajo nivel o general;
- b. El nivel de reducción de torque, y
- c. Las condiciones en las que se pueda borrar la puesta fuera de servicio del vehículo.

B.3.4. A elección del fabricante, el sistema de alerta podrá incluir también un componente auditivo que

alerte al conductor. Se permitirá que el conductor pueda suprimir las alertas auditivas.

B.3.5. El sistema de alerta al conductor se desactivará cuando las condiciones que provocaron su activación hayan dejado de existir. El sistema de alerta al conductor no se desactivará automáticamente si no se han corregido las circunstancias que motivaron su activación.

B.3.6. La señal del sistema de alerta podrá ser interrumpida temporalmente por otras señales de advertencia que emitan mensajes importantes relacionados con la seguridad.

B.4. Sistema de Inducción al conductor bajo el programa europeo UN/CEPE

B.4.1. El vehículo deberá incorporar un sistema de inducción del conductor en dos fases que comience con una inducción de bajo nivel (una restricción en el rendimiento) a la que seguirá una inducción general (desactivación efectiva del funcionamiento del vehículo).

B.4.2. El requerimiento de un sistema de inducción al conductor no será aplicable, para aquellos motores o vehículos destinados a ser usados en operaciones de rescate (Bomberos, ambulancias) o destinados a ser usados por las fuerzas de orden público (policía, militares).

B.4.3. Sistema de inducción de bajo nivel. El sistema de inducción de nivel bajo reducirá el torque máximo disponible del motor en un 25%, a través del rango de velocidad del motor cubriendo desde el torque pico (Peak Torque, en idioma inglés) hasta el torque máximo en el punto de ruptura del regulador. El sistema de inducción de nivel bajo se activará cuando el vehículo se encuentre parado por primera vez después de que se hayan producido las condiciones establecidas en los numerales B.6.3, B.7.3, B.8.5.

B.5. Sistema de inducción general bajo el programa europeo UN/CEPE

B.5.1. El fabricante del motor a diésel o del vehículo automotor nuevo deberá incorporar, como mínimo, uno de los sistemas de inducción general que se describen a continuación:

B.5.1.1. Un sistema de desactivación después de volver a arrancar, el cual limitará la velocidad del vehículo a 20 km/h (modo de marcha lenta) una vez que se haya apagado el motor por obra del conductor (llave de contacto en posición off).

B.5.1.2. Un sistema de desactivación después de repostar, el cual limitará la velocidad del vehículo a 20 km/h (modo de marcha lenta) una vez que el nivel del depósito de combustible haya subido en una cantidad medible, que no deberá ser superior al 10% de la capacidad del depósito de combustible y deberá ser aprobada por la autoridad de certificación basándose en las capacidades técnicas del medidor del nivel de combustible y en una declaración del fabricante.

B.5.1.3. Un sistema de desactivación después de estacionarse, el cual limitará la velocidad del vehículo a 20 km/h (modo de marcha lenta) cuando el vehículo lleve más de una hora parado.

B.5.1.4. Un sistema de desactivación al llegar al límite temporal, el cual limitará la velocidad del vehículo a 20 km/h (modo de marcha lenta) en la primera ocasión en que se pare el vehículo después de ocho horas de funcionamiento del motor si ninguno de los sistemas descritos en las secciones B.5.1.1, B.5.1.2 y B.5.1.3 se ha activado previamente.

B.5.2. Cuando el sistema de inducción del conductor haya determinado que el sistema de inducción general estará activado, el sistema de inducción de bajo nivel permanecerá activado hasta que la velocidad del vehículo se haya limitado a 20 km/h (modo de marcha lenta).

B.5.3. El sistema de inducción del conductor se desactivará cuando las condiciones que provocaron su activación hayan dejado de existir. Mientras que no se desactivará automáticamente, si no se han corregido las circunstancias que motivaron su activación.

B.6. Disponibilidad de reactivo bajo el programa europeo UN/CEPE

B.6.1. Indicador de Reactivo

El vehículo estará equipado con un indicador específico, que informe al conductor sobre el nivel de reactivo en el depósito de almacenamiento del mismo. Para que el nivel mínimo de funcionamiento del indicador de reactivo sea aceptable deberá indicar continuamente el nivel de reactivo mientras el sistema de

alerta al conductor contemplado en la sección B.3 esté activado para indicar los problemas de disponibilidad de reactivo. El indicador de reactivo podrá ser analógico o digital y podrá mostrar el nivel en proporción de la capacidad total del depósito, la cantidad de reactivo restante o la distancia de conducción restante estimada.

B.6.2. Activación del sistema de alerta al conductor

B.6.2.1. El sistema de alerta al conductor deberá activarse cuando el nivel de reactivo sea inferior al 10% de la capacidad del depósito de reactivo, o a un porcentaje más alto que determine el fabricante.

B.6.2.2. La alerta deberá ser lo suficientemente clara para que el conductor comprenda que el nivel de reactivo es bajo. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, la alerta visual mostrará un mensaje que indique un bajo nivel de reactivo.

B.6.2.3. Inicialmente no será necesario que el sistema de alerta al conductor esté continuamente activado; sin embargo, la intensidad de la advertencia irá en aumento hasta convertirse en continua, en el momento en que el nivel del reactivo se aproxime a una proporción muy baja de la capacidad del depósito de reactivo y se aproxime al punto en el que se ponga en marcha el sistema de inducción del conductor. El sistema de alerta al conductor deberá culminar con una notificación al conductor del nivel que decida el fabricante, pero deberá ser considerablemente más perceptible que la alerta inicial.

B.6.2.4. La alerta continua no podrá desactivarse o ignorarse fácilmente. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, se mostrará una advertencia explícita (por ejemplo, reponga solución de acuosa de urea, o reponga reactivo). El sistema de alerta continua podrá ser interrumpido temporalmente por otras señales de alerta que emitan mensajes importantes relacionados con la seguridad.

B.6.2.5. No será posible apagar el sistema de alerta al conductor, mientras no se haya repuesto el reactivo hasta un nivel en el que ya no se active.

B.6.3. Activación del sistema de inducción del conductor

B.6.3.1. El sistema de inducción del conductor de bajo nivel descrito en la sección B.4, se activará cuando el nivel de reactivo del depósito sea inferior al 2.5% de su capacidad total nominal o a un porcentaje más alto que decida el fabricante.

B.6.3.2. El sistema de inducción general descrito en la sección B.5, se activará cuando el nivel de reactivo del depósito esté vacío (es decir, si el sistema de dosificación es incapaz de extraer más reactivo del depósito) o a un nivel inferior al 2.5% de su capacidad total nominal, si el fabricante así lo decide.

B.6.3.3. No será posible apagar el sistema de inducción del conductor de bajo nivel o general, mientras no se haya repuesto el reactivo hasta un nivel en que no se produzca su activación respectiva.

B.7. Supervisión de la calidad del reactivo bajo el programa europeo UN/CEPE

B.7.1. El vehículo incluirá un medio que permita determinar la presencia del reactivo incorrecto a bordo de un vehículo.

B.7.2. Activación del sistema de alerta al conductor

Cuando el sistema de supervisión detecte o, si procede, confirme que la calidad del reactivo es incorrecta, se activará el sistema de alerta. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, mostrará un mensaje que indique el motivo de la alerta (por ejemplo, detectada urea incorrecta, o detectado reactivo incorrecto).

B.7.3. Activación del sistema de inducción del conductor

B.7.3.1. El sistema de inducción de bajo nivel descrito en la sección B.4. Se activará si la calidad del reactivo no se rectifica en 10 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección B.7.2.

B.7.3.2. El sistema de inducción general descrito en la sección B.5, se activará si la calidad del reactivo no se rectifica en 20 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección B.7.2.

B.8. Supervisión del consumo de reactivo bajo el programa europeo UN/CEPE

B.8.1. El vehículo incluirá un medio que permita determinar el consumo de reactivo y facilitar el acceso externo a la información sobre el consumo.

B.8.2. Consumo de reactivo y contadores de dosificación del reactivo

Se asignará un medidor específico para el consumo de reactivo (medidor del consumo de reactivo) y otro para la dosificación del reactivo (medidor de dosificación del reactivo). Estos medidores contarán el número de horas de funcionamiento del motor que se producen con un consumo de reactivos incorrecto y, respectivamente, cualquier interrupción de la actividad de dosificación del reactivo.

B.8.3. Condiciones de supervisión

B.8.3.1. El período máximo de detección para un consumo de reactivo insuficiente será de 48 horas, o bien, el período equivalente a un consumo de reactivo solicitado de por lo menos 15 litros (el período que sea más largo).

B.8.3.2. A fin de supervisar el consumo de reactivo, se supervisará, como mínimo, uno de los siguientes parámetros en el vehículo o del motor:

El nivel de reactivo en el depósito de almacenamiento instalado en el vehículo; o

El caudal de reactivo o la cantidad de reactivo inyectado lo más cerca técnicamente posible del punto de inyección en un sistema de post-tratamiento de los gases de escape.

B.8.4. Activación del sistema de alerta al conductor

B.8.4.1. El sistema de alerta al conductor se activará si se detecta una desviación superior al 50% entre el consumo de reactivo medio y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema de motor durante el periodo que establezca el fabricante y que no será superior al periodo máximo definido en la sección B.8.3.1. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, mostrará un mensaje que indique el motivo de la alerta tales como: mal funcionamiento de la dosificación de urea, mal funcionamiento de la dosificación de reactivo o mal funcionamiento de la dosificación del reactivo.

B.8.4.2. El sistema de alerta al conductor se activará en caso de que se interrumpa la dosificación del reactivo. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, éste mostrará un mensaje que indique una advertencia adecuada. Ello no será necesario si la interrupción es solicitada por la UCEV/ECU del motor, debido a que las condiciones de funcionamiento del vehículo son tales que su rendimiento en materia de emisiones no requiere la dosificación del reactivo.

B.8.5. Activación del sistema de inducción del conductor

B.8.5.1. El sistema de alerta al conductor descrito en la sección B.4., se activará si un error en el consumo de reactivo no se rectifica en 10 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor que se especifica en la sección B.8.4.

B.8.5.2. El sistema de inducción general descrito en la sección B.5 se activará si un error en el consumo de reactivo o si una interrupción en la dosificación del reactivo no se rectifica en 20 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor que se especifica en la sección B.8.4.

B.9. Supervisión de fallas atribuibles a la manipulación bajo el programa europeo UN/CEPE

B.9.1. Además del nivel de reactivo en el depósito de reactivo, la calidad del reactivo y el consumo de reactivo, el sistema anti-manipulación supervisará los siguientes fallos, mismos que pueden atribuirse a la manipulación:

- a. Dificultar el funcionamiento de la válvula SRG/EGR, y
- b. Fallos del sistema de supervisión anti-manipulación, tal como se describe en la sección B.9.2.

B.9.2. Requisitos de supervisión

B.9.2.1. El sistema de supervisión anti-manipulación será supervisado para detectar fallas eléctricas y

retirar o desactivar cualquier sensor que le impida diagnosticar cualquiera de las fallas contempladas en las secciones B.6 a B.8 (supervisión de los componentes).

En una lista no exhaustiva de sensores que afectan a la capacidad de diagnóstico figurarán los que miden directamente la concentración de NOx, los sensores de la calidad de la solución acuosa de urea, los sensores de ambiente y los sensores utilizados para supervisar la actividad de dosificación del reactivo, el nivel de reactivo y el consumo de reactivo.

B.9.2.2. Contador de la válvula SRG/EGR

B.9.2.2.1. Se atribuirá un contador específico a una válvula SRG/EGR obstruida. El contador de la válvula SRG/EGR contará el número de horas de funcionamiento del motor cuando se confirme que el DCF/DTC asociado a una válvula SRG/EGR obstruida está activo.

B.9.2.3. Contadores de los sistemas de supervisión

B.9.2.3.1. Se asignará un contador específico a cada una de las fallas de supervisión consideradas en el punto B.9.1. Los contadores del sistema de supervisión contarán el número de horas de funcionamiento del motor cuando se confirme que el DCF/DTC asociado al mal funcionamiento de una válvula SRG/EGR obstruida está activo. Se permitirá el agrupamiento de varias fallas en un contador único.

B.9.3. Activación del sistema de alerta al conductor

El sistema de alerta al conductor se deberá activar en caso de que se produzca cualquiera de las fallas especificadas en la sección B.9.1, y deberá indicar que es necesaria una reparación urgente. Cuando el sistema de alerta incluya un sistema de visualización de mensajes, mostrará un mensaje que indique el motivo de la alerta (por ejemplo, «válvula de dosificación del reactivo desconectada», o «fallo de emisiones crítico»).

B.9.4. Activación del sistema de inducción del conductor

B.9.4.1. El sistema de inducción de bajo nivel descrito en la sección B.4, se activará si una falla especificada en la sección B.9.1 no se rectifica en 36 horas de funcionamiento del motor a partir de la activación del sistema de alerta al conductor descrita en la sección B.9.3.

B.9.4.2. El sistema de inducción general descrito en la sección B.5, se activará si una falla especificada en la sección B.9.1 no se rectifica en 100 horas de funcionamiento del motor a partir de la activación del sistema de alerta al conductor descrita en la sección B.9.3.

B.10. Alerta al conductor por bajo nivel de reactivo bajo el programa estadounidense EPA

B.10.1. El sistema de alerta al conductor debe incorporar alarmas visuales y auditivas que informen al operador del vehículo cuando el nivel de reactivo es bajo y que debe ser llenado pronto. El sistema de alerta debe activarse anticipando que el depósito de reactivo sea llenado antes de que el reactivo se agote por completo.

B.10.2. El sistema de alerta debe incrementar su intensidad en la medida que el reactivo se agote.

B.10.3. El sistema de alerta visual debe incluir como mínimo uno de los siguientes elementos:

Un nivel de indicador de reactivo;

Un símbolo indicador de reactivo, y

Un mensaje indicando bajo nivel de reactivo.

El nivel, símbolo o mensaje debe ser diferente al usado por el sistema SDB/OBD «Check Engine» o por otro tipo de señales de mantenimiento del vehículo.

B.10.4. El nivel símbolo o mensaje indicadores de bajo nivel deberán estar localizados en el tablero de control del vehículo, o en un centro de mensajes del vehículo.

B.11. Inducciones al conductor por bajo nivel de reactivo bajo el programa estadounidense EPA

B.11.1. El sistema de inducción al conductor se activará cuando el tanque de reactivo se encuentre vacío o cuando el sistema de inyección de reactivo sea incapaz de dosificarlo de forma adecuada. El sistema de inducción al conductor se manifestará en dos etapas, como inducción severa y como inducción final.

B.11.2. La inducción severa hace la operación del vehículo inaceptable y consiste en una reducción en el torque de salida del motor, una reducción en la velocidad del vehículo, o una limitación en el número de arranques del motor.

B.11.3. El sistema de inducción final al conductor se activará cuando el tanque de reactivo se encuentre vacío o cuando el sistema de inyección de reactivo sea incapaz de dosificarlo de forma adecuada y cuando el vehículo haya estado detenido, con el motor apagado por un tiempo determinado, o durante el llenado del tanque de combustible del vehículo. Las acciones activadas y que limitan la operación del vehículo son:

La máxima velocidad del vehículo se reducirá a 8 km/h (5 mph) una vez que el vehículo se ha detenido; o

El torque máximo y la velocidad de rotación del motor se reducirán una vez que el vehículo se ha detenido, resultando en operación en vacío (o ralenti) o apagado del motor.

B.12. Alerta al conductor por calidad incorrecta de reactivo bajo el programa estadounidense EPA

B.12.1. El sistema de alerta al conductor deberá incorporar alarmas visuales y auditivas que informen al operador del vehículo cuando la calidad de reactivo es inadecuada. El sistema de alerta debe seguir los requerimientos listados en la sección B.10.

B.13. Inducciones al conductor por calidad incorrecta de reactivo bajo el programa estadounidense EPA

B.13.1. El sistema de inducción al conductor se activará dentro de las 4 horas de haber detectado una calidad incorrecta del reactivo. El sistema de inducción al conductor se manifestará en dos etapas, como inducción severa y como inducción final.

B.13.2. El nivel de reducciones al torque de salida del vehículo y a la velocidad máxima que se aplican durante inducciones debido al bajo nivel de reactivo señalados en el numeral B.11., se aplicarán en este numeral.

B.13.3. El sistema monitoreará la calidad de reactivo por 40 horas desde el momento en que se corrige el problema que activó las alarmas e inducciones por calidad del reactivo. Si dentro de estas 40 horas se detectan de nuevo problemas en la calidad del reactivo, la secuencia de inducciones se activará de inmediato.

B.14. Diseño Resistente a la Alteración bajo el programa estadounidense EPA

B.14.1. Los sistemas de reducción catalítica selectiva de NOx deberán ser diseñados de tal forma que prevengan la manipulación o alteración de los parámetros de operación del mismo. Los componentes que deben ser diseñados con estas medidas anti-alteración son:

Bloqueo de la línea de reactivo o del inyector de reactivo;

Desconexión del inyector de reactivo;

Desconexión de la bomba de suministro de reactivo;

Desconexión del cableado del sistema SCRS/SCR, y

Desconexión de los sensores del sistema SRCS/SCR (NOx, urea, temperatura, nivel).

B.14.2. El sistema de alerta e inducciones al conductor deberán activarse una vez detectada la alteración siguiendo los requerimientos de alertas e inducción por calidad incorrecta de reactivo, descritos en los numerales B.12 y B.13.

APNDICE C

NORMATIVO

Especificaciones técnicas de la familia de motor o de los vehículos automotores nuevos y su sistema de post-tratamiento

Nombre o razón social del solicitante.

Datos generales del motor:

Marca del motor.

Modelo del motor.

Marca del vehículo donde será usado el motor.

Modelo del vehículo automotor donde será usado el motor.

Tipo de vehículo automotor donde será usado el motor, y

País de origen.

Descripción de la familia de motor:

Familia de Motor.

Potencia máxima (HP/rpm).

Desplazamiento (cm³).

No. de cilindros y posición.

Tipo de alimentación de combustible.

Tipo de sistema de enfriamiento, y

Diámetro y carrera del pistón.

Descripción del sistema de diagnóstico a bordo, especificando su número de identificación y verificación.

Descripción del sistema de control de emisiones (post-tratamiento).

No. de certificado ambiental.

Autoridad que certifica u organismo de certificación.

Método de prueba utilizado.

Valores de referencia de la vida útil del motor o vehículo expresado en kilómetros o años, de acuerdo a lo establecido en los numerales 4.1.2, 4.1.4, 4.2.3 o 4.2.6, según corresponda.

Estándar que cumple de acuerdo a lo establecido en los numerales 4.1 o 4.2, de la presente norma.

Resultados de la prueba de emisiones:

CO (g/bhp-h o g/kWh).

NOx (g/bhp-h o g/kWh).

HC (g/bhp-h o g/kWh).

HCNM (g/bhp-h o g/kWh).

NH₃ (ppm).

Partículas (g/bhp-h, g/kWh, mg/kWh y/o número/kWh), y

El documento que describa las alertas para el control de NOx.

APNDICE D

INFORMATIVO

Tabla de equivalencias en gramos por milla de los estándares 3A y 3B

Tabla D.1

Estándar	Peso bruto vehicular (kg)	Peso bruto vehicular (lb) ⁽¹⁾	Método de prueba	NOx	HCNM	Part
				g/mi ⁽²⁾		
3A ⁽³⁾	3,857â4,539	8,500â10,000	FTP 75	0.5	0.195	0.059
	4,540â6,350	10,001â14,000		0.7	0.230	0.059

3B (4)	3,857â4,539	8,500â10,000	FTP 75	0.2	0.195	0.02
	4,540â6,350	10,001â14,000		0.4	0.230	0.02

Notas:

lb = libra.

g/mi = gramos por milla.

Estándar **3A**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir de la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana y hasta el 30 de junio de 2019, obtenidos con el método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 3.5 de la presente norma oficial mexicana.

Estándar **3B**. Límites máximos permisibles para vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular desde 3,857 hasta 6,350 kilogramos, producidos a partir del 1 de enero de 2019, obtenidos con el método de prueba denominado Ciclo en Ciudad FTP (FTP 75), descrito en el numeral 3.5 de la presente Norma Oficial Mexicana. Este estándar requiere el uso de diésel automotriz con un contenido máximo de azufre de 15 mg/kg, el cual estará disponible en el país, conforme a lo establecido en la nota 3 de la Tabla 7 de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016. Especificaciones de la calidad de los petrolíferos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 2016.