RESOLUCIÓN

La Subprocuraduría de Protección Ambiental de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, con fundamento en los artículos 5° fracciones I, III y V, 6° fracción III, 19, 25 y 27 fracción III de su Ley Orgánica y 5° fracción III, 11 fracciones I, II, III, XI y XXI, y 36 del Reglamento de la misma, emite la presente Resolución, habiendo analizado los elementos contenidos en el expediente número PAOT-2003/CAJRD-202/SPA-101, relacionados con la denuncia presentada por el ciudadano Adelaido Ramírez Molina, y vistos los siguientes:

1. HECHOS

1.1.- De conformidad con los artículos 18 y 21 de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal y 20, 21 y 22 de su Reglamento, el ciudadano Adelaido Ramírez Molina presentó ante este Organismo Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, escrito de fecha dos de julio de dos mil tres, ratificado en la misma fecha, mediante el cual denuncia el presunto procedimiento irregular practicado por el Verificentro GM-9014, ubicado en Avenida 510 número 340, colonia San Juan de Aragón, delegación Gustavo A. Madero, el cual consiste en que:

"...Casi al término de los procedimientos se aplicó una prueba que no se había realizado en las verificaciones de fechas anteriores ...el encargado del Verificentro ordenó a tres de sus fornidos subordinados que abordaran mi automovil, provocando con esto una sobrecarga y, en esas condiciones pusieron el motor del auto en marcha. Esta prueba provocó que mi automóvil no pasara la verificación de gases contaminantes, además de producir algunos daños en la unidad...", hechos que considera violatorios de diversas disposiciónes jurídicas vigentes en materia ambiental del Distrito Federal.

El escrito y sus anexos se encuentran visibles en las fojas 1 a 5 del expediente en el que se actúa.

1.2.- Mediante oficio PAOT/CAJRD/500/493/2003 de fecha dos de julio de dos mil tres, visible en la foja 6 del expediente, la Coordinación de Asuntos Jurídicos y Recepción de Denuncias turnó la denuncia referida en el Hecho 1.1 de la presente Resolución, a la Subprocuraduría de Protección Ambiental para que, en su caso, se pronunciara sobre su admisión, por versar sobre materias que jurídicamente son propias de su competencia.

1.3.- Por Acuerdo PAOT/200/DESSRA/1032/2003 de fecha once de julio de dos mil tres, notificado el cuatro de agosto del mismo año, visible en la foja 7 del expediente, fue admitida la denuncia del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, registrada bajo el número de expediente PAOT-2003/CAJRD-202/SPA-101, que a la fecha de emisión de la presente Resolución se encuentra integrado por 58 fojas.

1.4.- Con fundamento en los artículos 20 de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal y 11 fracción III, así como 26, 27 y 34 primer párrafo de su Reglamento, esta Subprocuraduría solicitó:

I.4.1.- Al Director General de Gestión Ambiental del Aire de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, mediante oficio PAOT/200/DESSRA/1053/2003 de fecha 16 de julio de 2003, visible en la foja 9 del expediente en el que se actúa, autorización para que personal adscrito a esta Entidad conociera el contenido del video en el que consta el procedimiento de verificación a que fue sometido el vehículo con placas de circulación 160-NVL, en fecha nueve de junio de este año, en el Verificentro GM-9014.

De igual forma se le requirió informara si el procedimiento observado en el referido video, se ajustó a la normatividad vigente; el historial de las verificaciones a las que se había sometido el automóvil, así como los antecedentes de los procedimientos administrativos a los que haya sido sometido el citado verificentro, derivados, en su caso, del incumplimiento de las disposiciones normativas en materia ambiental.

1.4.2.- Al Director General de Regulación y Gestión Ambiental del Agua, Suelo y Residuos de la misma Secretaría del Medio Ambiente mediante oficio PAOT/200/DESSRA/1355/2003, de fecha 20 de agosto de 2003, visible en la foja 15 del expediente de referencia, autorización para que personal adscrito a esta Entidad, conociera el contenido del video del verificentro GM-9008 correspondiente al día 9 de junio del presente año, en el cual consta el desarrollo del procedimeinto mediante el cual el vehículo propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, aprobó satisfactoriamente la verificación vehícular correspondiente al primer semestre del año 2003.

Asimismo, se le solicitó que requiriera al verifecentro GM-9014 un informe sobre los motivos de la conducta observada durante el procediemiento de verificación vehícular y copia de la bitácora del día nueve de junio de dos mil tres; asimismo, si dicha conducta influyó en el resultado final de dicha prueba, y si era suceptible de ser sancionada por esa autoridad ambiental, señalando las razones, en caso de no ser así.

1.4.3.- Al Director General de Gestión Ambiental del Aire de la misma Secretaría del Medio Ambiente, mediante oficio PAOT/200/DESSRA/1356/2003 de fecha 20 de agosto de 2003, visible en la foja 16 del expediente, una opinión técnica respecto de si el procedimiento para realizar la verificación del vehículo en comento se ajustó a la normatividad vigente, y de no ser así, las posibles causas por las que se alteró el procedimiento de verificación vehicular, así como las posibles causas que provocaron que el vehículo excediera los niveles de NOx ppm permisibles; si la conducta del personal del verificentro influyó en el resultado final de la verificación vehicular, y si ésta es susceptible de ser sancionada por esa autoridad ambiental.

1.4.4.- A la misma Dirección General de Gestión Ambiental del Aire, mediante oficio PAOT/200/DESSRA/1952/20003 de fecha 24 de octubre de 2003, visible en la foja 58, copia del manual de calidad y procedimiento técnico administrativo del centro de verificación GM-9014, o que en su defecto informara a esta Entidad, si el mencionado documento contiene algún supuesto en el que se autorice a los centros de verificación, adicionar peso a los vehículos a los que se les aplica la prueba de verificación vehicular.

1.5.- Mediante oficio PAOT/200/DESSRA/1389/2003 del 22 de agosto de 2003, visible en las fojas de 18 a 20, esta Subprocuraduría, de conformidad con el artículo 83 último párrafo de la Ley Ambiental del Distrito Federal y 5º fracción V de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, en cumplimiento del Acuerdo PAOT/200/DESSRA/1388/2003 del 22 de agosto de 2003, envió informe al ciudadano Adelaido Ramírez Molina, de las diligencias practicadas hasta ese momento, así como aquellas por practicar por parte de esta Subprocuraduría, a fin de estar en posibilidad de emitir la Resolución del Expediente abierto con motivo de la denuncia que presentó ante esta Entidad.

1.6.- Con fecha 22 de julio de 2003, mediante oficio SMA/DGRGAASR/DVA/8387/2003, visible en la foja 11 del expediente en el que se actúa, el Director General de Regulación y Gestión Ambiental del Agua, Suelo y Residuos, remitió el informe solicitado por esta Subprocuraduría, al que anexó copia del oficio SMA/DGGAA/DIP/15903/2003 de fecha 22 de julio de dos mil tres, girado a esa Dirección General por el Director General de Gestión Ambiental del Aire de la misma Secretaría del Medio Ambiente.

1.7.- Con fecha 23 de octubre del presente año, se agregaron al expediente de mérito los siguientes documentos, levantándose la razón correspondiente.

- Copia simple del Programa de Verificación Vehicular Obligatorio para el primer semestre del año 2003, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el dos de enero de dos mil tres.

- Copia simple de la Norma Oficial Mexicana NOM-047-ECOL-1993, que establece las características del equipo y procedimiento de medición para la verificación de los niveles de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 1993.

1.8.- DESCRIPCIÓN DE LOS INFORMES EMITIDOS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES

De la revisión de los informes remitidos a esta Subprocuraduría por parte de las autoridades citadas anteriormente, se desprende lo siguiente:

1.8.1.- De la Dirección General de Regulación y Gestión Ambiental del Agua, Suelo y Residuos de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal:

En respuesta a la información solicitada mediante oficio descrito en el inciso 1.4.1., con fecha 12 de agosto de 2003, se recibió en esta Subprocuraduría el oficio SMA/DGRGAASR/DVA/8387/2003 de fecha primero de agosto de dos mil tres, visible en la foja 11 del expediente de mérito, suscrito por su Director General, mediante el cual informa que se puede revisar el video, así como la base de datos correspondiente a la fecha en que se verificó el vehículo motivo de la denuncia.

Asimismo, informa que en marzo de 2002, se realizó visita de verificación al verificentro de referencia y fue clausurado temporalmente; en noviembre del mismo año se le notificó acuerdo administrativo de inicio de procedimiento por verificar un vehículo vencido 60 días el plazo, y en visita de verificación a fines del mismo mes, se encontró operando dentro de los lineamientos que para esa actividad fue autorizado.

1.8.2.- De la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal:

En respuesta a la solicitud hecha mediante oficio descrito en el inciso 1.4.3., el 15 de septiembre de 2003 se recibió en esta Subprocuraduría el oficio SMA/DGGAA/DIP/17909/2003 de fecha 11 de septiembre del año en curso, visible en las fojas 24 a 26 del expediente, suscrito por el Director de Instrumentación de Políticas de la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire, en ausencia del Director General, mediante el cual informa, en relación al hecho de que al momento de que el vehículo se encontraba sobre el dinamómetro, dos empleados del verificentro GM-9014 se sentaron sobre la cajuela del mismo, que:

"...Generalmente se presenta esta actividad cuando el vehículo al ser evaluado tiene alguna(s) llanta(s) en mal estado físico en cuanto a su dibujo (lisas), situación que al combinarse con dinamómetros con rodillos sin rayado, propicia que la unidad no tenga el agarre suficiente para poder desarrollar la prueba de verificación vehicular. De esta forma, la incorporación de uno o más sujetos aumenta la fricción de las llantas con el dinamómetro permitiendo la realización de la prueba.

Cabe mencionar que el Verificentro 9014 utiliza, en todas sus líneas de verificación, dinamómetros de marca Clayton, mismos que de origen no presentan rayado en sus rodillos. Esta situación puede explicar el motivo por el cual dos sujetos se subieron al maletero del vehículo.

Asimismo, le informo que la norma oficial mexicana NOM-047-ECOL-1999 establece en su numeral 5.2 los elementos del vehículo que deben de ser revisados previo a la aplicación de la medición de gases realizada en los procesos de verificación vehicular. Al respecto, no se hace referencia al estado del físico de las llantas, toda vez que en México el programa de verificación vehicular no está ligado a la revisión de elementos de seguridad vehicular.
…
... (Cabe señalar que la calibración del equipo en que fue verificado el vehículo se realizó el 9 de junio de 2003 a las 7:51 horas, es decir 4 horas antes de verificar la unidad).”

1.9.- DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA SUBPROCURADURÍA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Con fundamento en el artículo 5º fracción III de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, así como 11 fracción II y 34 párrafo primero de su Reglamento, personal adscrito a esta Subprocuraduría, acudió:

1.9.1.- El doce de agosto de dos mil tres, a las oficinas de la Dirección de Verificación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, para conocer el contenido del video digital correspondiente a la verificación vehicular al automóvil impala, modelo 1969, placas de circulación 160-NVL, propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, levantándose la correspondiente acta circunstanciada, visible en las fojas 12 a 13 del expediente de mérito.

En dicha acta se menciona que se observó un vehículo de características similares al del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, sobre cuya cajuela se sientan dos empleados del verificentro al momento de iniciar la verificación, permaneciendo un lapso aproximado de treinta segundos. Posteriormente, el procedimiento continúa con aparente normalidad. Asimismo, personal adscrito a la Dirección de Verificación Ambiental presente en la diligencia, manifestó que dicha conducta pudo responder, entre otras razones, al desgaste avanzado de las llantas del vehículo o debido a que tanto éstas como el pavimento se encontraban húmedos, pues estos factores combinados con los rodillos del dinamómetro, cuya superficie es lisa, provocan que no haya suficiente “agarre” del vehículo para la realización de la prueba, por lo que al agregar peso al vehículo, se genera una mayor fricción entre las llantas y los rodillos del dinamómetro, permitiendo con esto el desarrollo de la mencionada prueba.

1.9.2.- El 12 de septiembre de 2003 a la misma oficina, con la finalidad de conocer el contenido del video digital en el que consta el procedimiento que siguió el personal del verificentro número GM-9008 al practicar la verificación vehicular del automóvil de referencia. Asimismo, como parte de esta diligencia, el personal adscrito a esta Entidad, en compañía del ciudadano Adrián Acevedo García, Coordinador del Área de Vigilancia Remota de la Dirección de Verificación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, se trasladaron al centro de verificación número GM-9055, con la finalidad de conocer las característica del equipo y el procedimiento con el que se llevan a cabo las verificaciones vehiculares, levantándose el acta circunstanciada correspondiente, misma que obra en las fojas 21 a 23 del expediente de mérito, y de cuyo contenido destaca los siguiente:

“…se observó que … un vehículo de características similares al del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, era colocado sobre el dinamómetro de la línea número tres del verificentro … prueba que se desarrolló sin que haya observado alguna acción fuera de lo normal ... Acto seguido, procedimos a trasladarnos al verificentro GM-9055 ubicado en avenida José Martí número 147, colonia Escandón, delegación Miguel Hidalgo, código postal 11800,

con la finalidad de conocer las características del equipo y el procedimiento con el que se llevan a cabo las verificaciones vehiculares."

El ciudadano Adrián Acevedo García, confirmó la información referente a por qué se realiza la práctica de subir personas a los vehículos y mencionó que existen dos métodos para medir las emisiones provenientes de los vehículos automotores, el método dinámico y el método estático, agregó que el método que se utilizó para verificar el vehículo propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina fue el dinámico, mismo que se encuentra dividido en tres etapas. Finalmente, hizo mención que sólo en la segunda y tercera etapa de la verificación, se toma la lectura de las emisiones generadas por el vehículo, razón por la cual, se tiene necesariamente que introducir la sonda de muestreo en el escape del vehículo.

2. SITUACIÓN JURIDÍCA GENERAL

Son aplicables al caso en estudio los siguientes preceptos jurídicos:

2.1.- De la Ley Ambiental del Distrito Federal:

"Artículo 140.- Los propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación matriculados en el Distrito Federal, deberán someter sus unidades a la verificación de emisiones contaminantes, en los centros de verificación autorizados por la Secretaría dentro del periodo que le corresponda en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida y, en su caso, sustituir los dispositivos de reducción de contaminantes cuando terminen su vida útil."

"Artículo 195.- Los centros de verificación están obligados a:
…
I. Operar conforme a los sistemas, procedimientos, instalaciones, equipos, plazos y condiciones establecidos en esta Ley, las normas oficiales mexicanas, normas ambientales para el Distrito Federal, el programa de verificación, la convocatoria, autorización y circulares correspondientes;
…
III. Mantener sus instalaciones y equipos calibrados en las condiciones requeridas por la Secretaría, observando los requisitos que fije la misma para la debida prestación del servicio de verificación vehicular;
…
VI. Llevar un registro con la información de las verificaciones efectuadas y remitir a la Secretaría los datos obtenidos en los términos fijados por ésta;
…"

"Artículo 196.- Por cada verificación vehicular que realicen los prestadores de servicios autorizados, expedirán a los interesados una constancia con los resultados, la cual contendrá la siguiente información:

I. Fecha de la verificación vehicular y número de folio de la constancia;
II. Identificación del prestador de servicios autorizado y de quien efectuó la verificación vehicular;
III. Indicación de las normas oficiales o técnicas ecológicas locales aplicadas en la verificación vehicular;
IV. Determinación del resultado de la verificación vehicular;
V. Marca, tipo, año, modelo, número de placas de circulación, de serie, de motor y de registro del vehículo de que se trate, así como el nombre y domicilio del propietario; y
VI. Las demás que señalen las normas oficiales, el programa de verificación, la convocatoria, la autorización y circulares respectivas."

2.2.- Del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el segundo semestre del año 2003.

"Artículo Único.- Se aprueba el siguiente Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el primer semestre del año 2003, con el siguiente contenido:

OBJETIVO DEL PROGRAMA

El presente Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, tiene como objeto establecer el calendario y los lineamientos conforme a los cuales todos los vehículos automotores matriculados en el Distrito Federal deberán ser verificados, en sus emisiones contaminantes, durante el primer semestre del año 2003.

Quedan obligados a observar las disposiciones del presente Programa los propietarios, poseedores y conductores de vehículos automotores destinados al transporte privado, servicio particular de carga o pasajeros, los que porten placa metropolitana y los de servicio público local de carga o pasajeros matriculados en el Distrito Federal. Asimismo, quedan obligados a observar el presente Programa los responsables de los Verificentros y los Talleres PIREC ubicados en el Distrito Federal, así como los proveedores de equipo de verificación vehicular y convertidores catalíticos que se comercialicen bajo el esquema del Programa integral de reducción de emisiones contaminantes PIREC.
…

MARCO NORMATIVO

La verificación vehicular obligatoria deberá efectuarse de conformidad con lo previsto en las normas oficiales mexicanas, NOM-041-ECOL-1999, NOM-042-ECOL-1999, NOM-045-ECOL 1996, NOM-047-ECOL-1999, NOM-050-ECOL-1993 y NOM-077-ECOL-1995 o las que posteriormente las sustituyan, así como los acuerdos establecidos en materia de verificación vehicular en el Distrito Federal.

CAPÍTULO 3

DEL CALENDARIO, TARIFAS, ESTÍMULOS, OBLIGACIO0NES DE LOS USUARIOS Y SANCIONES DE LA VERIFICACIÓN

IV. LOS RESPONSABLES DE LOS VEHÍCULOS QUE SEAN VERIFICADOS ESTARÁN OBLIGADOS A:

IV.1. *Presentar su unidad en condiciones legales de circulación, en buenas condiciones mecánicas, con el motor encendido a temperatura normal de operación y circulando por sí mismo, ante el personal del verificentro.*
…
IV.3 *Si el vehículo no aprueba la verificación, en cualquiera de sus etapas (inspección visual, dinámica o estática), exigir la expedición de la constancia técnica de verificación (rechazo) en la cual se especificará la causa por la cual el vehículo no fue aprobado.*
…

CAPÍTULO 4

DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VERIFICACIÓN VEHÍCULAR

I. SERVICIO DE VERIFICACIÓN

I.1 *Los Verificentros deberán contar con el equipo y los sistemas para realizar la verificación vehicular mediante prueba dinámica (con dinamómetro de carga variable) para medir y reportar las emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx), Hidrocarburos (HC), Monóxido de Carbono (CO), Bióxido de Carbono (CO_2) y Oxígeno (O_2).*
…

I.7 *Los Verificentros deberán cumplir con lo dispuesto en el Anexo del programa en su capitulado de aseguramiento de la calidad.*

…

II. SANCIONES A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE VERIFICACIÓN Y/O PROVEEDORES DE EQUIPO

II.1 *El cumplimiento de los puntos descritos en el anexo "Aseguramiento de Calidad para los Verificentros" será de carácter obligatorio para la prestación del servicio. La carencia o falla de estos elementos, parcial o total, obligará automáticamente a la suspensión del servicio hasta en tanto no se restablezcan a satisfacción de la autoridad. La prestación del servicio en condiciones distintas a las establecidas por la autoridad será motivo de la imposición de sanciones establecidas en las leyes aplicables.*

…

ANEXO
ASEGURAMIENTO DE CALIDAD PARA LOS VERIFICENTROS

…

4. *Los elementos mínimos necesarios para asegurar la calidad en el servicio de verificación deben ser los siguientes:*

…

e) *Auditoria de calibración (verificación de la calidad de medición) de los equipos analizadores de gases y opacímetros, que se realizará cada 30 días naturales, por los laboratorios acreditados ante la Entidad Mexicana de Acreditación. El certificado de calibración debe ser presentado ante la autoridad ambiental del Distrito Federal…"*

2.3.- De la Norma Oficial Mexicana NOM-047-ECOL-1999, que establece la características del equipo y el procedimiento de medición para la verificación de los límites de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.

"…

1. Objetivo y Campo de Aplicación

La presente Norma Oficial Mexicana establece las características del equipo y el procedimiento de medición, para la verificación de los límites de emisión de contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación equipados con motores que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, y es de observancia obligatoria para los responsables de los vehículos automotores en circulación, así como para los responsables de los centros de verificación autorizados.

…

4. Especificaciones

4.1 *Emisiones por el escape*

Los métodos para medir las emisiones provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, son los que a continuación se especifican:

…

5. Preparación para realizar la prueba

5.1 *Se debe llevar a cabo una preparación del equipo de prueba antes de iniciar el procedimiento de medición.*
Referente al equipo, el técnico deberá:

5.1.1 *mantener el equipo siempre en las condiciones óptimas de funcionamiento que permitan realizar las mediciones con las tolerancias marcadas en esta Norma.*

…

5.1.3 *Calibrar de acuerdo a las indicaciones del manual del fabricante y las especificaciones contenidas en esta Norma.*

…

5.2 Revisión visual del vehículo

5.2.1 *El técnico deberá realizar una revisión visual del vehículo para asegurar que éste reúna las condiciones necesarias para someterlo al procedimiento de mediciones previstas en esta Norma Oficial Mexicana.*

El técnico debe revisar los componentes de emisiones y elementos de diseños que han sido incorporados o instalados en el vehículo por el fabricante del mismo, con el propósito de cumplir con las normas de control de emisiones aplicables a la unidad; específicamente deberá revisar que se encuentren en buen estado y operando adecuadamente los siguientes dispositivos: el sistema de escape, el filtro de aire, tapón del dispositivo de aceite, el tapón del combustible, bayoneta de medición del nivel de aceite en el cárter, el sistema de ventilación del mismo, el filtro del carbón activado, las mangueras de conexión al motor y al tanque de combustible.

5.3 *Preparación del vehículo para las pruebas*

Se deberá llevar a cabo una preparación del vehículo antes de iniciar la prueba de medición.

Referente al vehículo, el técnico deberá:

5.3.1 *Revisar que el control del ahogador no se encuentre en operación.*

5.3.2 *Revisar que los accesorios del vehículo estén apagados. Esto incluye las luces y el aire acondicionado. Existen algunos modelos de los vehículos automotores que por las especificaciones de su fabricante, siempre tienen las luces prendidas; en estos vehículos se deberá realizar la prueba con las luces prendidas.*

5.3.3 *Asegurarse que el motor del vehículo funcione a su temperatura normal de operación.*

5.3.4 *Asegurarse que en el caso de transmisiones automáticas, el selector se encuentre en posición de estacionamiento o neutral, y en el caso de transmisiones manuales o semiautomáticas, que dicho selector esté neutral y sin presionar el pedal del embrague.*

…

7. Método de prueba dinámica procedimiento de medición

La prueba dinámica consiste en el procedimiento de medición y las mediciones de los gases (hidrocarburos, monóxido de carbón, bióxidos de carbón, oxígeno y óxidos de nitrógeno) en el tubo de escape de los vehículos de motores en circulación equipados con motores que usen gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, bajo condiciones de aceleración simulada con la aplicación externa de carga de motor.

La prueba dinámica se deberá utilizar para todos los vehículos, salvo aquellos que han sido identificados por sus fabricantes como inoperables en el dinamómetro.

La prueba dinámica consiste en tres etapas: una revisión visual de humo a 24 kilómetros por hora de velocidad con el eje de tracción del vehículo en movimiento con aplicación externa de carga. Una prueba a 24 kilómetros por hora con el eje de tracción del vehículo en movimiento con aplicación externa de carga y una prueba a 40 kilómetros por hora con el eje de tracción del vehículo en movimiento con la aplicación externa de carga. Para alcanzar dichas velocidades se deberá acelerar en forma gradual en un intervalo de 10 segundos.

7.1 *Preparación para la prueba dinámica*

Antes de la prueba funcional de cada vehículo, es importante realizar las siguientes acciones:

***7.1.1** Se deberá posicionar las llantas motrices del vehículo en los rodillos del dinamómetro de chasis y asegurar el vehículo de tal forma que le impida el movimiento de acuerdo con las instrucciones del fabricante del dinamómetro.*

***7.1.2** El técnico, opcionalmente puede colocar un ventilador enfrente del radiador del vehículo, cuando éste sea necesario para asegurar que el vehículo no se sobrecaliente durante el desarrollo de la secuencia de pruebas.*

***7.1.3** El técnico debe avisarle al conductor del vehículo que se realizarán pruebas dinámicas a su vehículo con las aplicaciones de carga externa vía dinamómetro, siendo a su cuenta y riesgo cualquier daño causado por desperfecto del mismo vehículo.*

***7.2** Revisión visual del humo:*
…

***7.2.3** Esta etapa de prueba tendrá una duración de 30 segundos en el dinamómetro. Si se observa emisión de humo negro o azul y en ésta se presenta de manera constante, no se debe continuar con el procedimiento de medición y deberá tenerse por rebasados los límites máximos permisibles establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-041-ECOL-1999 referida en el punto 2 de esta Norma.*

La emisión del humo azul es indicativa de la presencia de aceite en el sistema de combustión y la emisión de humo negro es indicativa de exceso de combustible no quemado y por lo tanto, cualquiera de las dos indican altos niveles de emisiones de hidrocarburos entre otros contaminantes. Asimismo, si no se alcanza estabilidad durante esta etapa de prueba y/o se tiene tres excursiones de velocidad, se dará por concluida la prueba y el vehículo será rechazado ya que se encuentra fuera de especificaciones del fabricante.

***7.3** Se deberá introducir la sonda de muestreo al escape del vehículo a una profundidad mínima de 25 centímetros. Si el diseño del escape del vehículo no permite que sea instalado a esta profundidad, se requerirá el uso de una extensión al tubo de escape; en el caso de aquellos vehículos con más de un tubo de escape, y siendo éstos funcionalmente independientes, es obligatorio usar sondas múltiples para el muestreo simultáneo de todos los escapes.*
…

Prueba PAS 5024

Para vehículos con transmisión manual, se pone en marcha, se procede a acelerarlo en segundo o tercer engrane (seleccionando aquel que permita una operación del motor en condiciones estables y sin forzarse), hasta que el vehículo alcance la velocidad en el rodillo de 24 kilómetros por hora ± 2.4 kilómetros por hora; la velocidad angular de motor deberá estar comprendida en un rango de entre 1000 y 3000 revoluciones por minuto
…
Se ajusta la carga del dinamómetro de acuerdo con los valores determinados para el vehículo y se opera en condiciones estables de funcionamiento durante un mínimo de 35 segundos. Después en los siguientes 25 segundos consecutivos bajo estas condiciones de operación, el equipo debe determinar las lecturas promedio que aparezcan en el analizador durante los últimos 10 segundos y registrar estos valores.

Cada segundo posterior a éste, debe descartar la lectura del primer segundo del promedio aritmético móvil y sumar la lectura del segundo más reciente para volver a calcular el promedio aritmético móvil.
Cada promedio móvil debe ser corregido por dilución y por humedad absoluta.

Cuando el promedio móvil corregido de cada uno de los gases llega a estar simultáneamente dentro de los límites establecidos por la Norma, se da por terminada esta etapa de la prueba continuando sin interrupción ir con la siguiente etapa de la prueba.

Si al llegar al segundo 60 de esta etapa de la prueba, el promedio móvil corregido de cada uno de los gases no ha estado dentro de los límites establecidos por la Norma, se registran los últimos promedios corregidos de sus lecturas.

Prueba PAS 2540

Al finalizar la prueba PAS 5024, el técnico debe acelerar el vehículo en tercer o cuarto engrane, seleccionando aquel que permita una operación del motor en condiciones estables y sin forzarse, hasta que el vehículo alcance la velocidad en el rodillo de 40 kilómetros por hora ± 4 km/h. Si el vehículo tiene transmisión manual, las r/min del motor nunca deberán estar por debajo de 1 000 r/min o por arriba de las 4 000 r/min.

…

Se ajusta la carga del dinamómetro de acuerdo con los valores determinados para el vehículo y se opera en condiciones estables de funcionamiento durante un mínimo de 35 segundos, en los siguientes 25 segundos consecutivos bajo estas condiciones de operación, el equipo debe determinar las lecturas promedio que aparezcan en el analizador durante los últimos 10 segundos y registrar estos valores.

Cada segundo posterior a éste, debe descartar la lectura del primer segundo del promedio aritmético móvil y sumar la lectura del segundo más reciente para volver a calcular el promedio aritmético móvil.

Cada promedio móvil debe ser corregido por dilución y humedad absoluta.
Cuando el promedio móvil corregido de cada uno de los gases llega a estar simultáneamente dentro de los límites establecidos por la Norma, se da por terminada esta etapa de la prueba, continuando sin interrupción ir con la siguiente etapa de la prueba.

Si al llegar al segundo 60 de esta etapa de la prueba, el promedio móvil corregido de cada uno de los gases no ha estado dentro de los límites establecidos por la Norma se registran los últimos promedios corregidos de sus lecturas.

Análisis de resultados

Se considera que un vehículo pasa la prueba cuando ninguno de los valores registrados en las lecturas obtenidas de las pruebas PAS 5024 y PAS 2540 rebasen los niveles máximos permisibles especificados en la Norma Oficial Mexicana respectiva y que no se haya registrado humo visible, sin que haya concluido en su totalidad la prueba.
…

9. Especificaciones del equipo

Los equipos de medición de las emisiones vehiculares deben cumplir con las siguientes especificaciones
…

***9.12** Especificaciones del dinamómetro.*

En lo referente al dinamómetro, éste tendrá los rodillos necesarios para soportar las ruedas motrices de los vehículos que serán examinados y permitir su rotación continua. La potencia generada por el motor del vehículo que pasa a los rodillos a través de las llantas, deberá ser transmitida a un aparato de absorción de energía. Las características físicas del diseño de la unidad de absorción de energía deben permitir variar y controlar la carga aplicada al motor.

***9.13** Capacidades del dinamómetro.*

***9.13.1** La capacidad de carga de los rodillos debe soportar un peso mínimo de 3 500 kilogramos en el eje durante la prueba funcional de verificación.*

***9.13.2** Cada rodillo debe tener un diámetro mínimo de 20.32 centímetros (8 pulgadas)*
***9.13.3** La distancia entre los ejes de un par de rodillos debe conformar a la siguiente expresión:*
*Distancia entre ejes = (61.913 + D) * seno 31.62º.*

9.13.4 *Los rodillos deben alojar vehículos con una separación mínima interior entre las llantas de 86 centímetros y una distancia máxima entre las caras exteriores de los neumáticos de 250 centímetros.*

9.13.5 *La inercia total rotativa del dinamómetro debe estar en el rango de 272.15 a 907.18 kilogramos (600 a 2 000 libras) y conocido con una tolerancia máxima de ± 18.14 kilogramos (40 libras).*

9.13.6 *Todos los dinamómetros deben tener la capacidad de absorber 19 kilowatts a cualquier velocidad que sea superior a 22 kilómetros por hora de forma continua en pruebas con una duración de 5 minutos con 30 segundos de reposo entre prueba y prueba.*

9.13.7 *El dinamómetro debe permitir la realización de pruebas a cualquier velocidad comprendida entre 0 y 100 kilómetros por hora.*

2.4. Del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal:

Artículo 54.- *Corresponde a la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire:*

I. Formular las estrategias de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por las fuentes móviles y fijas de la competencia del Distrito Federal;

II. Dar Seguimiento permanente y evaluar los resultados de las acciones derivadas de los programas de control de la contaminación atmosférica del Distrito Federal;

III. Proporcionar los fundamentos técnicos para el diseño y aplicación de leyes, reglamentos y normas en materia de contaminación atmosférica;

IX. Establecer y operar por sí o a través de las personas que autorice para ello, los sistemas de verificación del parque vehicular en circulación, matriculados en el Distrito Federal;

3. OBSERVACIONES, PRUEBAS Y RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

Del estudio del escrito inicial de denuncia, así como de los hechos acreditados en el expediente y de las diversas disposiciones jurídicas citadas en el apartado 2 de la presente Resolución, son de considerarse las siguientes observaciones, pruebas y razonamientos jurídicos:

3.1.1. Sobre la competencia de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal:

De conformidad con el artículo 2º fracción IV y 5º de su Ley Orgánica, esta Procuraduría es competente para pronunciarse sobre los hechos motivo de la denuncia referida en el inciso 1.1 del apartado de Hechos de esta Resolución, toda vez que los mismos se refieren a presuntas violaciones a la legislación ambiental del Distrito Federal.

3.2. Sobre los hechos denunciados:

Como resultado de la observación que personal adscrito a esta Subprocuraduría, hizo del video digital en el que consta el procedimiento que el pasado nueve de junio de dos mil tres, siguió el personal del centro de verificación GM-9014 al verificar el vehículo Chevrolet Impala, modelo 1969, placas de circulación 160- NVL, propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, esta autoridad pudo constar que al inicio del mencionado procedimiento, dos

empleados del verificentro GM-9014, se sentaron sobre la cajuela del referido vehículo, permaneciendo en este sitio por aproximadamente treinta segundos.

Cabe mencionar que en el video señalado, se observó que fueron dos las personas que se sentaron sobre la cajuela del vehículo, y no tres como había hecho del conocimiento de esta autoridad el denunciante, ciudadano Adelaido Ramírez Molina. Asimismo, se observó que la conducta anteriormente descrita, sucedió al inicio del procedimiento de verificación, y no "casi al final de la prueba", como también lo manifestó el denunciante.

3.3.- respecto a la influencia en el resultado final de la prueba, del hecho de que el personal del Verificentro GM-9014 haya adicionado peso al vehículo propiedad del denunciante:

De acuerdo a la información contenida en la constancia técnica de verificación, visible en la foja 2 del expediente de referencia, el verificentro GM-9014 sometió el pasado nueve de junio de dos mil tres, al vehículo propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, a una prueba de verificación vehicular practicada mediante el denominado método dinámico, mismo que de conformidad con el inciso 7 párrafo tercero de la Norma Oficial Mexicana NOM-047-ECOL-1999, se divide en tres etapas:

La primera de ellas se denomina revisión visual de humo, misma que consiste en rodar el vehículo sobre el dinamómetro a una velocidad de veinticuatro kilómetros por hora durante treinta segundos. Esta etapa tiene como finalidad comprobar de manera visual, si el vehículo que se verifica emite a la atmósfera humo de color negro o azul, caso en el cual, las dos etapas restantes del procedimiento se suspenderán, debiendo tenerse por rebasados los límites máximos permisibles en la Norma Oficial Mexicana NOM-041-ECOL-1999. Cabe mencionar que en esta etapa, no se realiza ninguna medición de los gases que el vehículo emite a la atmósfera, toda vez que ésta se realizará durante las dos etapas restantes del procedimiento.

Durante las etapas, segunda (PAS 5014) y tercera (PAS 2540) del procedimiento de verificación, se lleva a cabo la medición de las emisiones provenientes del vehículo que se está verificando; para tal efecto, se introduce en el escape del vehículo una sonda de muestreo, instrumento necesario para tomar la lectura de las mencionadas emisiones.

Por lo anterior, y considerando que los dos empleados del verificentro GM-9014 que se sentaron sobre la cajuela del vehículo propiedad del denunciante, lo hicieron durante aproximadamente los primeros treinta segundos de la primera etapa del procedimiento, no es posible afirmar que tal evento haya influido en el resultado final de la prueba, toda vez que durante esta etapa, no se había comenzado todavía a medir las emisiones provenientes de dicho vehículo, inclusive, a éste, aún no le había sido colocada la sonda de muestreo, elemento del equipo sin el cual resulta imposible realizar la mencionada medición.

En conclusión, la razón por la que el vehículo propiedad del ciudadano Adelaido Ramírez Molina, no aprobó la prueba de verificación vehicular correspondiente al primer semestre del año dos mil tres en el Verificentro GM-9014, no puede ser atribuida sino al hecho de que su vehículo excedió, durante la segunda etapa de la prueba, los límites máximos permisibles en cuanto a la emisión de Oxido de Nitrógeno se refiere.

3.4. Sobre los posibles motivos por los que el personal del Centro de Verificación GM-9014 adicionó peso al vehículo propiedad del denunciante.

Del contenido de las constancias que obran en el expediente de mérito, esta autoridad ambiental identificó dos de las causas que pudieron haber generado esta situación:

La primera de ellas expresada en la opinión técnica que sobre el particular solicitó esta Subprocuraduría a la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire de la Secretaría del Medio Ambiente, en la cual manifiesta que:

"...Generalmente se presenta esta actividad cuando el vehículo al ser evaluado tiene alguna(s) llanta(s) en mal estado físico en cuanto a su dibujo(lisas), situación que al combinarse con dinamómetros con rodillos sin rayado, propicia que la unidad no tenga el agarre suficiente para poder desarrollar la prueba de verificación vehicular. De esta forma, la incorporación de uno o más sujetos aumenta la fricción de las llantas con el dinamómetro permitiendo la realización de la prueba…"

Asimismo, del contenido del Acta Circunstanciada levantada con motivo de la diligencia practicada el día doce de septiembre de dos mil tres, documento cuyo contenido ha quedado descrito en el inciso 1.9.2 de esta Resolución, se desprende que el personal de los centros de verificación también recurre a esta práctica cuando:

"*…el pavimento y las llantas del vehículo se encuentran húmedos, estos factores en combinación con los rodillos del dinamómetro, que son de superficie lisa, provocan que el vehículo que se está verificando se resbale y no tenga el agarre suficiente para desarrollar la prueba de verificación vehicular, por tal motivo, al agregar peso al vehículo, se genera una mayor fricción entre las llantas y los rodillos del dinamómetro, permitiendo con esto el desarrollo de la mencionada prueba…"*

Cabe hacer mención que ninguno de estos supuestos relacionados con el estado físico de las llantas, están considerados como sujetos a revisión previo a la verificación, toda vez que la normatividad aplicable no los contempla, cabe mencionar que de conformidad con el contenido del inciso 5.2. de la Norma Oficial Mexicana NOM-047-ECOL-1999, los centros de verificación sólo están obligados a practicar una revisión visual previa del vehículo, con la finalidad de asegurarse que éste reúna las condiciones necesarias para ser sometido a la prueba de verificación vehicular, "*…los componentes de emisiones y elementos de diseño que han sido incorporados o instalados por el fabricante del mismo, con el propósito de cumplir con las normas de control de emisiones aplicables a la unidad; específicamente deberán de revisar que se encuentren en buen estado y operando adecuadamente los siguientes dispositivos: el sistema de escape, el filtro de aire, tapón del dispositivo de aceite, el tapón del combustible, bayoneta de medición del nivel de aceite en el cárter, el sistema de ventilación de mismo, el filtro de carbón activado, las mangueras de conexión al motor y al tanque de combustible…".*

De igual forma, el inciso 9.12. de la norma anteriormente invocada, prevé las especificaciones técnicas que deberán de reunir los dinamómetros con los que se encuentren equipados los centro de verificación, no encontrándose previsto que los rodillos de éstos deban de contar con algún tipo gravado que aumente la fricción entre los rodillos y las llantas del vehículo.

Por lo anterior, y toda vez que la normatividad vigente que rige el funcionamiento de los centros de verificación, no los obligan a revisar el estado físico de las llantas de los vehículos, a suspender el servicio en caso de lluvia, ni a estar equipados con dinamómetros cuyos rodillos cuenten con algún tipo de gravado, no es posible afirmar, que el agregar peso a un vehículo con la finalidad de que se le pueda realizar la verificación vehicular, constituya un incumplimiento a la normatividad vigente en la materia.

No obstante lo asentado, la conducta denunciada por el ciudadano Adelaido Ramírez Molina, que al parecer constituye una práctica común dentro del procedimiento de verificación como respuesta a un posible problema para llevar a cabo el procedimiento de verificación, consideramos no debe quedar al arbitrio de los operadores de los centros de verificación la aplicación de tales medidas de solución, ya que independientemente de su efectividad, esta medida es improvisada y realizada sin observar las medidas de seguridad adecuadas para el personal que participa en

su implementación, toda vez que durante estas acciones el vehículo se encuentra sobre un dinamómetro en movimiento.

Por lo anterior, esta Subprocuraduría considera conveniente que dentro de la regulación del procedimiento de verificación vehicular a desarrollar por los centros de verificación vehicular, contengan disposiciones aplicables a los supuestos en que por las características que presentan las llantas de los vehículos a verificar, exista dificultades para realizarles la medición de sus emisiones, permitiendo con ello mayor transparencia de tales procedimientos y, en consecuencia, mejores resultados en la aplicación del Programa Obligatorio de Verificación Vehicular.

Por lo anteriormente expuesto y en virtud de que esta Subprocuraduría de Protección Ambiental es competente para resolver el procedimiento en el que se actúa, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5º fracciones I, III y VI; 6º fracción III, 19, 25 y 27 fracción III de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal; y 5º fracciones I, II, III, XI y XXI, y 36 de su Reglamento, se emite la siguiente:

5. RESOLUCIÓN

PRIMERO.- Se insta a la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire de la Secretaría del Medio Ambiente a instrumentar lo necesario para incluir dentro de la regulación de los procedimientos de verificación, los supuestos de que trata la presente Resolución.

SEGUNDO.- Se tiene por concluido el procedimiento de investigación iniciado ante esta Procuraduría con motivo de la denuncia presentada el día dos de junio de dos mil tres, por el ciudadano Adelaido Ramírez Molina.

TERCERO.- Notifíquese personalmente la presente Resolución al denunciante, ciudadano Adelaido Ramírez Molina, así como a los Directores Generales de Gestión Ambiental del Aire y de Regulación y Gestión Ambiental del Agua, Suelo y Residuos de la Secretaría del Medio Ambiente.

Así lo resolvió y firma en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veinte días del mes de octubre del año dos mil tres, la Subprocuradora de Protección Ambiental, licenciada Ileana Villalobos Estrada.

c.c.p.- Lic. Enrique Provencio.- Procurador Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal. Presente.
Lic. Rolando Cañas Moreno.- Coordinador de Asuntos Jurídicos y Recepción de Denuncias.- Para su conocimiento y efectos.- Presente.

Expediente: PAOT-2003/CAJRD-202/SPA-101

IVE/VAA/RCGF/REEG