Contacto CONAMER JCRU-1CF-AMMOC-AMB-72000713179

De: Cicero-Fernandez, Pablo@ARB <Pablo.Cicero@arb.ca.gov>

Enviado el: viernes, 29 de octubre de 2021 12:28 p. m.

Para: Contacto CONAMER

Asunto: Comentario sobre la NOM-044-SEMARNAT-2017

Datos adjuntos: RWC to M Gonzalez SEMARNAT 10.22.21.pdf

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA CONTROL DE GESTIÓN 2 9 OCT 2021 RECIBIDO RÚBRICA 12:28

A Quien Corresponda:

Por este conducto me permito enviar de la manera más respetuosa, a nombre del Consejo de los Recursos del Aire de California comentarios pertinentes sobre la NOM-044-SEMARNAT-2017.

Le escribo para solicitarle que no permita un retraso adicional de tres años en la implementación de la norma de emisiones de vehículos pesados y motores en México, NOM-044-SEMARNAT-2017. Si bien CARB entiende que una parte (15%-20%) del combustible diésel vendido en México aún excede el límite de azufre de 15 ppm necesario para que los nuevos camiones y autobuses operen de manera más limpia, no creemos que sea necesario un retraso en este estándar de importancia tan crítica. A través de esta carta, CARB ofrece su apoyo para trabajar con México para garantizar que se establezcan medidas que permitan la implementación efectiva de la NOM-044 al mismo tiempo que protejan los vehículos nuevos contra el abastecimiento de combustible incorrecto.

Se puede esperar que la NOM-044, al igual que los estándares de emisión similares ya vigentes en los Estados Unidos, salve miles de vidas al año cuando se implemente por completo y proporcionaría beneficios económicos correspondientes muy significativos. La etapa final de la NOM-044 reduce las emisiones en carretera de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas (PM2.5) en más del 90% en comparación con los vehículos Euro V que se venden actualmente. Además, sin un filtro de partículas, no hay reducción en la masa o el número de partículas emitidas, que está bien documentado que contribuyen a la mortalidad y la morbilidad. A CARB le preocupa que una demora de tres años de los estándares de la NOM-044 resulte en muchas muertes prematuras innecesarias en México. Un retraso en la implementación de la NOM-044 pospondrá aún más el progreso muy necesario en el logro de los estándares de calidad del aire para las principales ciudades como la Ciudad de México, y potencialmente retrasaría los compromisos climáticos de México, tanto sobre el carbono negro como sobre el CO2.

CARB cree que la norma se puede implementar con éxito sin la necesidad de que el 100% del combustible cumpla con los límites de 15 ppm. Los camiones y autobuses equivalentes a Euro VI/EPA 2010 ya están disponibles en México y ya están operando en cantidades significativas allí. CARB entiende que aproximadamente el 85% del combustible diésel vendido en México ya está cumpliendo con los límites de azufre de 15 ppm, y que está disponible dentro de un radio de 400 km de cualquier punto dado en México. Como tal, hay un amplio suministro para implementar el estándar de manera segura y efectiva. Del mismo modo, los Estados Unidos solo requirieron alrededor del 75% del diésel que cumpliera con los límites de 15 ppm durante los primeros cuatro años de estándares de vehículos que requerían diésel limpio. Las mejoras en el etiquetado, inspección y vigilancia y la concientización del consumidor ayudarán a evitar que los vehículos nuevos se suministren con el combustible incorrecto.

CARB también cree que la implementación de la NOM-044 no incurrirá en ningún costo para el gobierno a diferencia de los estándares de combustible, que aún requieren inversión gubernamental. México exporta alrededor del 80% de su producción de camiones y autobuses a los Estados Unidos y Canadá, y estos vehículos limpios se han fabricado en México durante más de una década. Las principales empresas ya han comenzado a comprar camiones de larga distancia que cumplen con los estándares Euro VI, lo que demuestra la viabilidad para los propietarios de flotas de transporte. Los vehículos equivalentes a Euro VI/EPA 2010 reducen el consumo de combustible entre un 5% y un 10%, lo que reduce aún más la necesidad de importar combustible o aumentar las inversiones en la producción de combustible diésel. Estos ahorros contribuirán a la política energética actual de México y ayudarán a alcanzar sus compromisos de gases de efecto invernadero.

Para concluir, CARB solicita de la manera más apremiante a México a que reconsidere esta demora. La fase final de la NOM-044 tendrá beneficios muy importantes para la salud de los ciudadanos mexicanos y la protección de nuestro clima global común. Todos los elementos requeridos para la aplicación de esta norma tan necesaria ya están en su lugar y pueden aplicarse sin más demora. Además, esperamos que la implementación de esta norma tenga una recepción positiva por parte del público en general, que a menudo tiene una perspectiva negativa sobre las emisiones visibles de los camiones y autobuses diésel.

Lo expuesto anteriormente está contenido en la carta que el Oficial Ejecutivo Ricard Corey del Consejo de los Recursos del Aire de California envió a la Secretaria María Luisa Albores González, Titular de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la cual anexo.

Atentamente,

Pablo Cicero, Especialista en Contaminación del Aire División de Certificación y Cumplimiento de Emisiones, CARB





Octubre 22, 2021

Secretaria María Luisa Albores González Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales Av. Ejército Nacional 223, Col. Anáhuac, Miguel Hidalgo, C.P. 11320, Ciudad de México. México

Estimada Secretaria Albores González:

Le escribo para solicitarle a que no permita un retraso adicional de tres años en la implementación de la norma de emisiones de vehículos pesados y motores en México, NOM-044-SEMARNAT-2017. Si bien CARB entiende que una parte (15%-20%) del combustible diésel vendido en México aún excede el límite de azufre de 15 ppm necesario para que los nuevos camiones y autobuses operen de manera más limpia, no creemos que sea necesario un retraso en este estándar de importancia tan crítica. A través de esta carta, CARB ofrece su apoyo para trabajar con México para garantizar que se establezcan medidas que permitan la implementación efectiva de la NOM-044 al mismo tiempo que protejan los vehículos nuevos contra el abastecimiento de combustible incorrecto.

Se puede esperar que la NOM-044, al igual que los estándares de emisión similares ya vigentes en los Estados Unidos, salve miles de vidas al año cuando se implemente por completo y proporcionaría beneficios económicos correspondientes muy significativos. La etapa final de la NOM-044 reduce las emisiones en carretera de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas (PM2.5) en más del 90% en comparación con los vehículos Euro V que se venden actualmente. Además, sin un filtro de partículas, no hay reducción en la masa o el número de partículas emitidas, que está bien documentado que contribuyen a la mortalidad y la morbilidad. A CARB le preocupa que una demora de tres años de los estándares de la NOM-044 resulte en muchas muertes prematuras innecesarias en México. Un retraso en la implementación de la NOM-044 pospondrá aún más el progreso muy necesario en el logro de los estándares de calidad del aire para las principales ciudades como la Ciudad de México, y potencialmente retrasaría los compromisos climáticos de México, tanto sobre el carbono negro como sobre el CO2.

CARB cree que la norma se puede implementar con éxito sin la necesidad de que el 100% del combustible cumpla con los límites de 15 ppm. Los camiones y autobuses equivalentes a Euro VI/EPA 2010 ya están disponibles en México y ya están operando en cantidades significativas allí. CARB entiende que aproximadamente el 85% del combustible diésel vendido en México ya está cumpliendo con los límites de azufre de 15 ppm, y que está disponible dentro de un radio de 400 km de cualquier punto dado en México. Como tal, hay un amplio suministro para implementar el estándar de manera segura y efectiva. Del mismo modo, los Estados Unidos solo requirieron alrededor del 75% del diésel que cumpliera con los límites de 15 ppm durante los primeros cuatro años de estándares de vehículos que requerían diésel limpio. Las mejoras en el etiquetado, inspección y vigilancia y la

Secretaria María Luisa Albores González Octubre 22, 2021 Page 2

concientización del consumidor ayudarán a evitar que los vehículos nuevos se suministren con el combustible incorrecto.

CARB también cree que la implementación de la NOM 044 no incurrirá en ningún costo para el gobierno a diferencia de los estándares de combustible, que aún requieren inversión gubernamental. México exporta alrededor del 80% de su producción de camiones y autobuses a los Estados Unidos y Canadá, y estos vehículos limpios se han fabricado en México durante más de una década. Las principales empresas ya han comenzado a comprar camiones de larga distancia que cumplen con los estándares Euro VI, lo que demuestra la viabilidad para los propietarios de flotas de transporte. Los vehículos equivalentes a Euro VI/EPA 2021 reducen el consumo de combustible entre un 5% y un 10%, lo que reduce aún más la necesidad de importar combustible o aumentar las inversiones en la producción de combustible diésel. Estos ahorros contribuirán a la política energética actual de México y ayudarán a alcanzar sus compromisos de gases de efecto invernadero.

Para concluir, CARB solicitamos de la manera más apremiante a México a que reconsidere esta demora. La fase final de la NOM-044 tendrá beneficios muy importantes para la salud de los ciudadanos mexicanos y la protección de nuestro clima global común. Todos los elementos requeridos para la aplicación de esta norma tan necesaria ya están en su lugar y pueden aplicarse sin más demora. Además, esperamos que la implementación de esta norma tenga una recepción positiva por parte del público en general, que a menudo tiene una perspectiva negativa sobre las emisiones visibles de los camiones y autobuses diésel.

Sinceramente,

Richard W. Corey, Oficial Ejecutivo

cc: Subsecretario Tonatiuh Herrera Gutiérrez, Subsecretaría de Fomento y Normatividad Ambiental

> Jefe de División Allen Lyons, División de Certificación y Cumplimiento de Emisiones