

JCZL-LCF-AMMOC-AMB-

B000213146

Ciudad de México, a 1 de noviembre de 2021



**Dr. Alberto Montoya Martín del Campo**  
**Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria**  
**PRESENTE**

Estimado Dr. Montoya,

Respecto al acuerdo por el que se modifica la vigencia del período establecido en las notas al pie de las tablas 1,2 y 4, de los numerales 4.1 y 4.2, únicamente en lo que se refiere a los estándares AA, de la 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 nos permitimos hacer los siguientes comentarios para ser considerados:

Vemos muy positivo que el acuerdo deja vigente el estándar B (tecnología Euro VI / EPA '10), la cual convivirá simultáneamente con la nueva vigencia del estándar AA (tecnología Euro V / EPA '07), lo que permitirá que el transportista que si pueda garantizar el abasto de combustible de ultra bajo azufre, podrá optar por renovar su flota y lograr una reducción de emisiones aun mayor. Esto aunado a los beneficios en seguridad vial, eficiencia energética que tienen los vehículos pesados nuevos.

La edad promedio de la flota de autobuses, camiones y tractocamiones, con cifras de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) nos definen que la edad promedio en autobuses es de 16.7 años, y que en camiones y tractocamiones es de 18.8 años (Cifras Estadística Básica SICT 2020), por lo que esta claro que al ser esta la edad promedio (18.4 años promedio en carga y pasaje), por cada vehículo nuevo, estaría circulando un vehículo de casi 37 años de antigüedad. Por eso el problema de las emisiones por vehículos en México, es generada por los vehículos mas antiguos y no por los mas nuevos. Por lo que el gran reto esta en acercar la renovación de la flota, sustituir las unidades vehiculares mas antiguas por unidades mas nuevas. Si se renueva un vehículo de la edad promedio en México (Tecnología Euro III – EPA '98 o anterior) por la tecnología Euro V / EPA '07, lograríamos una reducción aproximada en NOx de 83% y de 50% en Material Particulado. Aparte hay que considerar los beneficios en seguridad vial y eficiencia energética que se tendrían con la renovación de la flota con los vehículos pesados nuevos.

Respecto a la resolución número RES/1817/2019, de fecha 18 de diciembre de 2019, mediante la cual se otorga a Pemex Transformación Industrial un ampliación al plazo previsto en la Obligación Adicional (3) de la Tabla 7 "Especificaciones del Diésel" del numeral 4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, relativo al cumplimiento de la especificación de contenido de azufre en el diésel automotriz, por lo que podrá comercializar Diésel de Ultra Bajo Azufre y diésel automotriz de hasta 500 mg/kg de azufre en la zona denominada Resto del País, misma que fenecerá el 31 de diciembre de 2024. Consideramos importante dar revisión

Z



permanentemente a la infraestructura energética durante este período de tiempo, específicamente al abasto del diésel de ultra bajo azufre en el país, así como la señalización del mismo para que pueda ser identificado claramente por los operadores de los vehículos ya que todos queremos plena disponibilidad lo mas pronto posible.

A la par de la actualización de este acuerdo, sería necesario de igual manera actualizar el acuerdo ambiental. Como ejemplo, desde julio de 2020, hemos tenido 7 meses donde la importación de autobuses usados chatarra de Estados Unidos ha sido mayor que las ventas de autobuses nuevos en el mercado interno en México. El actualizar el acuerdo ambiental ayudaría a reducir las emisiones en México, al evitar la entrada de vehículos obsoletos altamente contaminantes.

Agradecemos por tomar en cuenta estos comentarios y nos reiteramos a sus ordenes.

Atentamente,

**Mtro. Miguel H. Elizalde Lizarraga**  
**Presidente Ejecutivo**