

Contacto CONAMER JCR-LCF-AMMDC-AMB-3000213149

De: Ing. Guillermo Rosales <grosalesz@amda.mx>
Enviado el: lunes, 1 de noviembre de 2021 04:59 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: Alberto Montoya Martin Del Campo; therrera@semarnat.gob.mx
Asunto: Comentario AMDA Expediente 04/0037/221021
Datos adjuntos: Carta GRZ a Alberto Montoya - Modificacion NOM-044 - 011121.pdf

Dr. Alberto Montoya Martín Del Campo
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria

En oficio adjunto la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C., AMDA, envía comentario sobre el Expediente No. 04/0037/221021 "Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo 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 amoniaco, 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".

Agradeciendo de antemano la atención que sirva dar a la presente, envío un saludo.



1 de noviembre de 2021

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
COMISIONADO NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA

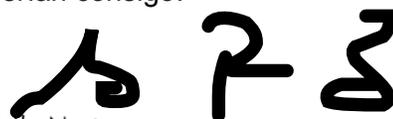
Me refiero al Expediente No. 04/0037/221021 referente al “Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas al pie de las Tablas 1, 2 y 4, de los Numerales 4.1 y 4.2, únicamente en lo que se refiere a los estándares AA, de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, 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 amoniaco, 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” presentado para Exención de AIR por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Percibimos de manera positiva el propósito del Acuerdo en comentario al dejar vigente el estándar B (tecnología Euro VI / EPA'10), conviviendo simultáneamente con la nueva vigencia del estándar AA (tecnología Euro V / EPA'07), lo que permitirá que los transportistas renueven sus unidades pudiendo optar por una u otra tecnología dependiendo de la realidad cotidiana que enfrenten en el abasto de su combustible, con lo que se podrá estimular la renovación vehicular, para quienes tengan garantizado el suministro de diésel ultrabajo en azufre y quienes no lo tengan. Sin duda alguna, ello abonará a la reducción de emisiones y la seguridad vial en las vías de comunicación terrestre de nuestro país.

La existencia de condiciones para que se dé la actualización de un vehículo por parte de su propietario deben estimular su decisión, sin que tenga que enfrentar la incertidumbre de no contar con diésel ultrabajo en azufre, lo que podría dañar o detener su inversión y fuente de trabajo.

Según la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), la edad promedio de la flota de autobuses, camiones y tractocamiones establece que, en autobuses es de 16.7 años, y que en camiones y tractocamiones es de 18.8 años (Cifras Estadística Básica SCT 2020), por lo que, por cada vehículo nuevo, estaría circulando un vehículo de casi 37 años de antigüedad. En realidad el problema de las emisiones por vehículos en México, es generada por los vehículos más antiguos y no por los más nuevos; el gran reto está en la sustitución de las unidades vehiculares más antiguas por unidades más 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; adicionando los ya mencionados beneficios en materia de seguridad vial y eficiencia energética que traerían consigo.

Insurgentes Sur 700 piso 6, Col. del Valle Norte,
Benito Juárez, C.P. 03103, en la Ciudad de México.
Tel: +52 (55) 3688 3650
www.amda.mx





Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.

La adecuación de la NOM es una medida que no deseamos ni esperábamos cuando se elaboró la Norma, desafortunadamente se ha tenido la necesidad de recurrir a éste recurso ante la no disponibilidad plena de azufre ultrabajo azufre; como lo establece 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.

Sabemos que queda mucho por trabajar en materia ambiental, que a la par de la actualización de este Acuerdo quedan muchas aristas por atender, consideramos importante dar revisión 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. El acuerdo ambiental está también en nuestra agenda; resulta desconcertante ver que 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.

En AMDA, estamos dispuestos a colaborar con SEMARNAT y la CRE en todas aquellas medidas destinadas a mejorar la situación antes descrita e incluso adecuar los tiempos de la Norma a una mayor cercanía en caso que la situación con el combustible se corrija en un menor tiempo.

Agradeciendo de antemano la atención a la presente, envío un saludo cordial.

ING. GUILLERMO ROSALES ZÁRATE
DIRECTOR GENERAL ADJUNTO

c.c.p. Mtro. Tonaituh Herrera Gutiérrez.- Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental, SEMARNAT - Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales

c.c.p. Lic. Guillermo Prieto Treviño.- Presidente Ejecutivo AMDA



Insurgentes Sur 700 piso 6, Col. del Valle Norte,
Benito Juárez, C.P. 03103, en la Ciudad de México.
Tel: +52 (55) 3688 3650
www.amda.mx