

Contacto CONAMER

GLS - CVLS - AMMDC - B000231812

De: Mylene Cano de la Fuente <mcano@coparmex.org.mx>
Enviado el: lunes, 14 de agosto de 2023 10:17 a. m.
Para: Contacto CONAMER
Asunto: Comentario de Coparmex Nacional al expediente 04/0022/290593
Datos adjuntos: ComentarioCPX-NOM163SEMARNAT.pdf

A quien corresponda,

Por este medio les hacemos llegar el comentario de Coparmex Nacional al proyecto de NOM "Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-163- SEMARNAT-SCFI-2023, Emisiones de bióxido de carbono (CO2) provenientes del escape, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos" el cual tiene como número de expediente 04/0022/290593, realizada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

Saludos cordiales,
Mylene Cano
Coordinadora de Competitividad y Mejora Regulatoria



Ciudad de México a 8 de agosto de 2022

Dr. Alberto Montoya Martín del Campo
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria
Secretaría de Economía

P R E S E N T E

La Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) es un sindicato patronal independiente, apartidista y de afiliación voluntaria que reúne a empresarios de todos tamaños y sectores, unidos por un profundo compromiso con México, y a quienes representa en los ámbitos laboral, económico, social y político.

Dentro de las funciones que se tienen en la COPARMEX está la promoción de justicia y armonía en las relaciones sociales; la defensa y promoción de un marco apto para el ejercicio responsable de todas las libertades; el análisis de la realidad económica, política, social y empresarial para poder influir en estas y la representación ante autoridades y organismos, nacionales e internacionales.

En ese sentido, para la Confederación Patronal es de vital importancia comentar sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana “Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023, Emisiones de bióxido de carbono (CO₂) provenientes del escape, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos” el cual tiene como número de expediente 04/0022/290593, realizada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

En COPARMEX apoyamos las iniciativas del gobierno que buscan, a través de la regulación, velar por el derecho constitucional de las personas a contar un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. En este sentido, es importante reconocer que en materia de mecanismos de reducciones de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) no existen caminos únicos ni soluciones sencillas. Por ello, creemos que para avanzar en la descarbonización de la economía es necesario tener un enfoque integral, que permita balancear las metas de sustentabilidad ambiental con las condiciones económicas y de infraestructura energética que tiene el país, para lograr un futuro sustentable y sostenible.

Es de nuestra preocupación que la norma propuesta represente un enfoque limitado que no considera todas las tecnologías disponibles en igualdad de circunstancias. Es por ello por lo que, con base en los argumentos que se expondrán más adelante, solicitamos respetuosamente a la SEMARNAT a que incluya los comentarios y observaciones de todos los involucrados en la reducción de emisiones de CO₂ en la Norma Oficial Mexicana (NOM) que nos atañe.

A continuación, se presentan elementos para enriquecer la propuesta de NOM y de esta forma lograr juntos las metas ambientales en beneficio de la población mexicana.

Confederación Patronal de la República Mexicana
Insurgentes Sur 950
Pisos 1 y 2
Col. del Valle Benito Juárez
C.P. 03100 Ciudad de México
Tel. 55 5682 5466
www.coparmex.org.mx



1. Se sugiere que la NOM propuesta sea neutral en cuanto a tecnología eléctrica y combustible.

La COPARMEX reconoce el deseo de SEMARNAT de reducir las emisiones de GEI del sector transporte y alienta a SEMARNAT a adoptar todas las tecnologías adecuadas para este propósito. Si bien los vehículos eléctricos (EV) pueden brindar opciones para ayudar a reducir las emisiones de GEI, la reglamentación de SEMARNAT debe considerar tanto las emisiones de GEI del ciclo de vida completo de los EV como los beneficios de los combustibles líquidos bajos en carbono y otras tecnologías emergentes. Otras tecnologías y fuentes de combustible pueden resultar en reducciones de GEI iguales o mayores que los EV, al tiempo que ofrecen más opciones para el consumidor y menos impactos en el bolsillo de los consumidores, y sin requerir una revisión completa de la infraestructura de transporte del país.

La SEMARNAT debe abordar las reducciones de GEI en el sector del transporte con miras a un enfoque asequible, equitativo y sólido que incorpore todas las opciones posibles, incluidos los combustibles líquidos, tanto tradicionales como renovables, para garantizar certeza económica para las inversiones actuales y futuras, seguridad energética y la confiabilidad junto con las reducciones de emisiones de GEI.

Es importante mencionar que la electromovilidad es un medio y no un fin en si mismo para lograr un futuro con menores emisiones de carbono. En este sentido, la consultora Mckinsey en su artículo “Charting the global energy landscape to 2050: Sustainable Fuels” señala que los combustibles líquidos sustentables pueden ofrecer reducciones de emisiones comparables a los vehículos eléctricos¹, favoreciendo la descarbonización del sector de transporte y movilidad en el corto plazo. Por ello, Mckinsey señala que, a pesar de la penetración de los vehículos eléctricos, la mayoría de los países requerirá de tecnologías como los combustibles bajos en carbono para alcanzar las metas de reducción de emisiones planteadas para 2030. La ventaja de estos combustibles, es que, como se señaló previamente, es que pueden utilizar la infraestructura y motores actualmente en uso. Adicionalmente, el Departamento de Energía de los EE.UU. (DOE, por sus siglas en inglés) señala que, por ejemplo, la gasolina renovable puede reducir entre un 60% y un 80% las emisiones de dióxido de carbono, con las ventajas que estos productos son compatibles con la infraestructura existente y que cumplen con los estándares y especificaciones de la gasolina tradicional, haciendo factible su uso en los vehículos que circulan hoy en día².

II. Se sugiere que la NOM propuesta evalúe las emisiones de los combustibles y las tecnologías sobre la base de un ciclo de vida completo para hacer comparaciones objetivas y equilibradas sin escoger tecnologías ganadoras ex ante.

La propuesta de NOM considera que “los Corporativos podrán usar un valor de cero (0) gramos de CO₂/kilómetro para representar la proporción de operación eléctrica de los vehículos eléctricos, eléctricos de rango extendido, híbridos conectables y de celda de

¹ <https://www.mckinsey.com/industries/oil-and-gas/our-insights/charting-the-global-energy-landscape-to-2050-sustainable-fuels>.

² https://afdc.energy.gov/fuels/emerging_hydrocarbon.html#:~:text=Renewable%20gasoline%20can%20be%20produced.%2C%20and%20dedicated%20energy%20crops

combustible. El uso del valor de cero (0) gramos/kilómetro no tendrá restricción en el volumen de ventas durante los años modelo 2019 al 2027.” Sin embargo, en realidad, los vehículos eléctricos, eléctricos de autonomía extendida, híbridos enchufables y de celda de combustible no son de “cero emisiones”. Si bien la participación de las energías renovables en el sector eléctrico de México está aumentando, en 2021 México generó el 74 % de su electricidad a partir de combustibles fósiles. Por cada kilovatio hora de energía eléctrica generada en México, se emiten aproximadamente 300 gramos de CO₂³.

Para alinear la NOM con las mejores prácticas internacionales, se propone que el análisis considere un ciclo de vida completo. Es decir, la NOM debería tener en cuenta las emisiones que ocurren durante la generación de la electricidad que alimenta los vehículos eléctricos, eléctricos de autonomía extendida, híbridos enchufables y de celda de combustible, así como las emisiones significativas asociadas con la fabricación de baterías para vehículos eléctricos y la producción de los minerales relacionados.

De manera similar, la NOM debe considerar la amplitud de los esfuerzos de tecnología avanzada que se están realizando para reducir las emisiones de GEI del sector del transporte, incluidos los avances en combustibles y tecnologías con bajas emisiones de carbono. Al adoptar un enfoque integral para la descarbonización, que incluya combustibles bajos en carbono, la SEMARNAT puede crear las condiciones para que el país pueda cumplir con sus objetivos ambientales y de seguridad energética al menor costo posible para la sociedad.

III. Se sugiere que la NOM tome en cuenta los importantes desafíos que plantea la electrificación del sector transporte.

La electrificación del transporte es un medio y no un fin para lograr las metas ambientales. Por ello, es importante que las regulaciones consideren las complejidades de implementación de cada tecnología. En materia de electrificación se identifican las siguientes:

- **Inversión inicial elevada para la mayoría de los hogares mexicanos:** los vehículos eléctricos son más caros en promedio que los vehículos equivalentes con motor de combustión interna (vehículos ICE) y no son asequibles para muchos hogares.

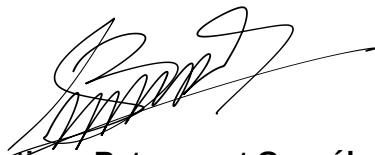
Este problema tampoco se alivia por completo con la compra de vehículos eléctricos usados, ya que los propietarios de vehículos eléctricos usados tendrán que cubrir los costos (y, a veces, tiempos de espera considerables) del reemplazo completo de la batería al final de la vida útil de la batería (o incluso justo después de una degradación sustancial de la batería, como ocurre con las baterías de los teléfonos móviles).

³ Climate Transparency Report 2022 – Mexico, <https://www.iniciativaclimatica.org/wp-content/uploads/2023/01/CT2022-Mexico-Web.pdf>

Los combustibles líquidos renovables y/o sustentables, permiten reducir las emisiones con una menor inversión o incluso aprovechando los motores actualmente en circulación.

- **Falta de infraestructura de carga rápida y accesible para la mayoría de los hogares:** la tensión de la red y el acceso a la infraestructura de carga son obstáculos importantes para la adopción de vehículos eléctricos. Los desafíos específicos en México incluyen la estandarización de los cargadores, la instalación de infraestructura de carga y la adecuación del voltaje para el correcto funcionamiento de los cargadores⁴, y para los propietarios de vehículos eléctricos que viven en viviendas multifamiliares (p. ej., apartamentos y condominios), a menudo es imposible cargar sus vehículos eléctricos durante la noche en casa, lo que los hace depender por completo de cargadores públicos más costosos y lentos (a menudo, 1 hora o más), que también aceleran el deterioro de la vida útil de la batería.

Atentamente



Santiago Betancourt González

Vicepresidente de Normatividad

Comisión Nacional de Competitividad y Mejora Regulatoria

Coparmex Nacional

Confederación Patronal de la República Mexicana
Insurgentes Sur 950
Pisos 1 y 2
Col. del Valle Benito Juárez
C.P. 03100 Ciudad de México
Tel. 55 5682 5466
www.coparmex.org.mx



⁴ "US-Mexico Task Force for the Electrification of Transport: Diagnosis and Recommendations for the Transition of Mexico's Automotive Industry," November 2022, at 95-96. <https://alianzamx.universityofcalifornia.edu/wp-content/uploads/2023/04/Electrificación del Transporte DIG ING.pdf>