

Contacto CONAMER GLS-CVLS-AMMDC-B000231765

De: obelmont@amia.com.mx
Enviado el: martes, 8 de agosto de 2023 06:14 p. m.
Para: nom163@semarnat.gob.mx; Contacto CONAMER
CC: 'BERNARDO LESSER HIRIART'; 'José Guillermo Zozaya'; obarquera@amia.com.mx
Asunto: Comentarios al proyecto de NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023
Datos adjuntos: Anexo 01 - Comentarios PNOM-163 VF - 08082023 1500.pdf; image001.png
Importancia: Alta

LIC. ALONSO JIMÉNEZ REYES

SUBSECRETARIO DE REGULACIÓN AMBIENTAL Y PRESIDENTE DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

(COMARNAT)

PRESENTE

MTRO. SALVADOR ARGÜELLES LÓPEZ

DIRECTOR GENERAL DE NORMAS Y PRESIDENTE DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA

(CCONNSE)

PRESENTE



A nombre del Dr. José Zozaya Délano presidente ejecutivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), por este medio les hacemos llegar los comentarios de la AMIA al contenido del Proyecto de modificación de la 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 (publicado en el D.O.F. el pasado 09.06.2023), mismos que encontrarán en el archivo anexo.

Como hemos expresado anteriormente, al agrupar a la mayoría de los corporativos fabricantes e importadoras de vehículos ligeros nuevos, es de nuestro mayor interés que el proyecto de la NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023 concluya su proceso normativo y entre en vigor lo más pronto posible y con ello tener la certeza que otorga una Norma Oficial Mexicana obligatoria, en ese sentido nuestro propósito de participar durante la consulta pública del proyecto es fortalecer algunos temas y precisar textos del Proyecto para que la implementación del instrumento sea de la mejor forma.

Finalmente, estaremos atentos a la convocatoria del grupo de trabajo que integren y coordinen para la revisión de los comentarios de la consulta pública y, de esa forma, continuar colaborando para avanzar en el proceso normativo.

Nos reiteramos en la mayor disponibilidad de colaboración y aprovecho la ocasión para enviarles un cordial saludo.

Oswaldo Ramón Belmont Reyes

Director Técnico

Ensenada 90 colonia Condesa

Cuauhtémoc 06100 Ciudad de México

Tel. 5272 1144 extensión: 220

Móvil: 55 2251.4255

<mailto:obelmont@amia.com.mx> obelmont@amia.com.mx

<http://www.amia.com.mx/> www.amia.com.mx

Temas específicos y comentarios:

Dice	Propuesta	Justificación
<p>3.14. Laboratorio de pruebas: son aquellas personas físicas o morales que cuentan con la capacidad técnica, material y humana para efectuar las mediciones o análisis contemplados en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana y que, para el caso de los laboratorios de pruebas que se encuentren dentro del territorio nacional, están acreditados y aprobados conforme a los ordenamientos legales aplicables. Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los laboratorios de prueba que se encuentren en el extranjero son aquellos que están acreditados conforme a la ISO/IEC 17025 en el país de origen y aprobados por la PROFEPA con base en la Ley de Infraestructura de la Calidad; o bien, que cuentan con un acuerdo de reconocimiento mutuo o equivalencia vigente.</p>	<p>3.14. Laboratorio de pruebas: son aquellas personas físicas o morales que efectúan las mediciones o análisis contemplados en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Proponemos describir en el concepto únicamente la actividad que realizan los laboratorios. Tratándose de las características o especificaciones que deben cumplir estos sujetos dadas las LIC y el reglamento de la LFMS, se propone reubicarlas en el numeral 4.5.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>
<p>4.4.1. Por introducción de tecnologías altamente eficientes</p> <p>a) Para flotas de vehículos automotores nuevos de años modelo 2017 a 2024 Para incentivar la introducción de tecnologías altamente eficientes, que tienen el potencial de reducir las Emisiones de CO₂ por kilómetro, los Corporativos podrán acceder a Créditos siempre que ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos, eléctricos de rango extendido, o bien, vehículo altamente eficiente equivalente. Los Créditos se otorgarán a los Corporativos de acuerdo con el cumplimiento de alguno de los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Vendan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos años modelo 2017 a 2024. ii. Comercialice vehículos altamente eficientes equivalentes cuyas Emisiones de CO₂ observadas son 20 % menores a las Emisiones de CO₂ meta, correspondientes a la Sombra de dicho vehículo, a su categoría vehicular y al Año modelo 2017 a 2024, según corresponda. 	<p>4.4.1. Por introducción de tecnologías altamente eficientes</p> <p>a) Para flotas de vehículos automotores nuevos de años modelo 2017 a 2024 Para incentivar la introducción de tecnologías altamente eficientes, que tienen el potencial de reducir las Emisiones de CO₂ por kilómetro, los Corporativos podrán acceder a Créditos siempre que ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos, eléctricos de rango extendido, de celdas de combustible, o bien, vehículo altamente eficiente equivalente. Los Créditos se otorgarán a los Corporativos de acuerdo con el cumplimiento de alguno de los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Vendan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celdas de combustible años modelo 2017 a 2024. ii. Comercialice vehículos altamente eficientes equivalentes cuyas Emisiones de CO₂ observadas son 20 % menores a las Emisiones de CO₂ meta, correspondientes a la Sombra de dicho vehículo, a su categoría vehicular y al Año modelo 2017 a 2024, según corresponda. 	<p>Toda vez que, no se indican las mismas tecnologías en los distintos párrafos del numeral 4.4.1. y considerando el campo de aplicación del propio Proyecto de NOM (vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible), se propone armonizar las tecnologías referidas en el párrafo del inciso a) del numeral 4.4.1. con aquellas indicadas en el criterio del subinciso i, de acuerdo con la siguiente propuesta.</p>

<p>4.5.2. Los reportes anuales de información constan de lo siguiente:</p> <p>a) Escrito libre firmado por el representante o apoderado legal.</p> <p>b) Domicilio para oír y recibir notificaciones.</p> <p>c) Informe del Corporativo bajo protesta de decir verdad de ventas totales. Las Ventas del Corporativo estarán desagregadas a nivel versión y corresponderán a los vehículos del Año modelo regulado, de conformidad con la Tabla 21.</p> <p>d) La información técnica indicada en el Apéndice D (normativo) de la Norma Oficial Mexicana.</p> <p>e) De conformidad con los ciclos de prueba requeridos en este instrumento normativo, los documentos necesarios para acreditar el cumplimiento de este instrumento normativo pueden ser cualquiera de los siguientes:</p> <p>i. Informe de resultados de laboratorios de prueba acreditados y aprobados o, en su caso, la documentación que expidan las UIA acreditadas y aprobadas para tales efectos;</p> <p>ii. Carta o constancia del fabricante que incluya el informe de resultados emitidos por laboratorios de pruebas, o</p> <p>iii. Certificado emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por Organismos de certificación reconocidos en la Unión Europea o Japón. Para el caso de otras autoridades de protección ambiental que pertenezcan al país de origen del vehículo o al país en donde se realizan las pruebas correspondientes, se aceptarán aquellos certificados que estén acompañados del informe de resultados emitido por el laboratorio que haya llevado a cabo tales pruebas.</p>	<p>4.5.2. Los reportes anuales de información constan de lo siguiente:</p> <p>...</p> <p>Se propone ajustar el inciso iv para quedar como sigue:</p> <p>iv. Certificado o reporte de pruebas o de resultados emitido por Organismos de Evaluación de la Conformidad de tercera parte designados por las autoridades que pertenezcan al país de origen del vehículo o al país en donde se realizan las pruebas correspondientes.</p> <p>Además, se propone incluir el detalle respecto de los laboratorios:</p> <p>Respecto de los laboratorios de prueba, éstos deben contar con la capacidad técnica, material y humana para efectuar las mediciones o análisis contemplados en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para cumplir tal fin:</p> <p>a. los laboratorios de pruebas instalados en el territorio nacional, deberán estar acreditados y aprobados conforme a los ordenamientos legales aplicables.</p> <p>b. los laboratorios de prueba que estén instalados en el extranjero podrán amparar su condición por medio de alguna de las siguientes alternativas:</p> <p>i. estar acreditados conforme a la ISO/IEC 17025 en el país de origen y aprobados por la PROFEPA con base en la Ley de Infraestructura de la Calidad;</p> <p>ii. Contar con un acuerdo o un arreglo de reconocimiento mutuo o acuerdo equivalencia vigente.</p> <p>iii. Ser un laboratorio con acreditaciones o aprobaciones equivalentes, de otros países con los que los Estados Unidos Mexicanos tenga celebrados tratados internacionales en la materia subcontratado por un laboratorio de pruebas instalado en el territorio nacional, conforme a los ordenamientos legales aplicables.</p>	<p>Proponemos establecer en el numeral 4.5.2. de especificaciones todas las alternativas a las que pueden sujetarse los laboratorios de prueba instalados en el extranjero para demostrar que cuentan con la capacidad técnica, material y humana para efectuar las mediciones o análisis contemplados en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, mismas que están establecidas en los ordenamientos legales aplicables.</p>
<p>4.5.3. Los reportes anuales de información serán entregados conforme al siguiente calendario:</p> <p>Tabla 21. Calendario</p>	<p>Se propone incluir una nueva nota a la tabla 21.</p> <p>- Tratándose del reporte de información de los vehículos del año modelo 2025, éste se podrá entregar a juicio del corporativo contabilizando el total de las ventas de dicho año modelo, o bien, únicamente contabilizando las ventas de los vehículos ligeros nuevos registradas a partir de la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Proponemos incorporar una nota en la tabla 21 del numeral 4.5.3. que prevé la integración de las ventas del año modelo 2025.</p>

<p>numeral 9.7</p> <p>9.7 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América volumen 40, partes 85, 86 y 600 revisado el 1 de julio de 1994, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.</p> <p>Segundo. Considerando lo establecido en el primer párrafo del numeral 4.3.3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en tanto no se emita y entre en vigor la modificación de la norma mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI que contempla el "método de prueba para la evaluación de emisiones de gases del escape de los vehículos automotores nuevos en planta que usan gasolina como combustible", con el fin de incorporar los procedimientos y equipos para medir las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono e hidrocarburos totales provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos objeto de este instrumento normativo, la autoridad o las UIA aceptarán:</p> <p>a) Los resultados de emisiones resultantes de la ejecución de los ciclos de prueba en ciudad y carretera incluidos en el Código Federal de Regulaciones (CFR) volumen 40, partes 85, 86 y 600 de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos de América;</p> <p>b) Hoja de cálculo a través de la cual se aplica la metodología contemplada en el Apéndice C (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para la determinación de las emisiones fugitivas de refrigerantes provenientes de los sistemas de aire acondicionado incorporados en los vehículos automotores nuevos.</p>	<p>Se propone incluir referencia de la parte 1066 del Código Federal de Regulaciones (CFR por sus siglas en idioma inglés) en los siguientes numerales o apartados del proyecto de NOM-163:</p> <p>- Bibliografía numeral 9.7</p> <p>9.7 Código Federal de Regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América volumen 40, partes 85, 86, 600 y 1066 revisado el 1 de julio de 1994, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.</p> <p>- Segundo artículo transitorio inciso a)</p> <p>Segundo. Considerando lo establecido en el primer párrafo del numeral 4.3.3 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en tanto no se emita y entre en vigor la modificación de la norma mexicana NMX-AA-011-1993-SCFI que contempla el "método de prueba para la evaluación de emisiones de gases del escape de los vehículos automotores nuevos en planta que usan gasolina como combustible", con el fin de incorporar los procedimientos y equipos para medir las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono e hidrocarburos totales provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos objeto de este instrumento normativo, la autoridad o las UIA aceptarán:</p> <p>a) Los resultados de emisiones resultantes de la ejecución de los ciclos de prueba en ciudad y carretera incluidos en el Código Federal de Regulaciones (CFR) volumen 40, partes 85, 86, 600 y 1066 de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos de América;</p> <p>b) Hoja de cálculo a través de la cual se aplica la metodología contemplada en el Apéndice C (normativo) del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, para la determinación de las emisiones fugitivas de refrigerantes provenientes de los sistemas de aire acondicionado incorporados en los vehículos automotores nuevos.</p>	<p>Referencias a la regulación del Código Federal de Regulaciones de los EEUU.</p> <p>Los resultados de emisiones resultantes de la ejecución de los ciclos de prueba en ciudad y carretera que se detallan en el Proyecto de NOM-163 se refieren al Código Federal de Regulaciones (CFR) volumen 40, partes 85, 86 y 600 de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos de América, sin embargo hemos analizado que es necesario referir la parte 1066 del propio CFR con la finalidad de cubrir etapas de la prueba para determinar las emisiones de CO₂ provenientes de vehículos híbridos, híbridos conectables y de celdas de combustible. Dada esta necesidad, proponemos que se incorpore la parte 1066 del CFR en las referencias a dicho documento dentro del proyecto de NOM-163.</p>
<p>4.6. Criterios de aceptación</p> <p>Dice: NOTA 5: Aquellos Corporativos que a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana cuenten con el Certificado NOM respecto a los vehículos Año modelo 2017 y/o Año modelo 2018 y hayan decidido</p>	<p>4.6. Criterios de aceptación</p> <p>Propuesta: NOTA 5: Aquellos Corporativos que a la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana cuenten con el Certificado NOM respecto a los vehículos Año modelo 2017 y/o Año modelo 2018 podrán utilizar los</p>	<p>Se propone ajustar la redacción de la nota 5 de la fórmula 2 considerando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En la fórmula 1 (CAI) ya no existe la referencia a los años modelo 2017 y 2018. - Los créditos para esos años modelo ha sido validados por la PROFEPA y pueden tener origen

<p>aplicar el término $[(PCPM_i - PCPO_i)_{año n} \times Ventas_{i año n}]$ en la fórmula 1 de este instrumento normativo, según corresponda, podrán utilizar los Créditos generados por Tecnologías Altamente Eficientes, por Penetración Tecnológica y por Aire Acondicionado, para cualquiera de los años modelo antes indicados y que PROFEPA haya validado a través del Certificado NOM. En caso de no haber aplicado el término $[(PCPM_i - PCPO_i)_{año n} \times Ventas_{i año n}]$, para los vehículos Año modelo 2017 y/o Año modelo 2018, no será válido considerar los créditos generados, asociados a los vehículos de dichos años modelo.</p>	<p>Créditos que PROFEPA haya validado a través de esos Certificados de cumplimiento los cuales fueron generados por Tecnologías Altamente Eficientes, por Penetración Tecnológica, por Aire Acondicionado o los créditos remanentes para cualquiera de los años modelo antes indicados en la Fórmula CA2.</p>	<p>individual o como créditos remanentes, sin embargo, esta última denominación no existe. Derivado de lo anterior, se ajusta la nota de acuerdo con la propuesta siguiente.</p> <p>Nota: por créditos remanentes se entiende a aquellos créditos que la PROFEPA ha validado al corporativo y que son resultado de las evaluaciones de los años modelo en donde se ha realizado dicho proceso de evaluación de la conformidad de la NOM-163.</p>
<p>Transitorios Nuevo</p>	<p>Documentales que registran nivel de emisiones</p> <ul style="list-style-type: none"> - En relación con los documentos solicitados en el numeral 4.5.2 inciso e), la autoridad o los organismos de certificación requerirán a partir del año modelo 2027, que los reportes de prueba o de resultados sean emitidos por laboratorios de pruebas que estén acreditados y, en su caso, aprobados o que estén amparados por un acuerdo o arreglo de reconocimiento mutuo o acuerdo de equivalencia o que cuenten con otras acreditaciones equivalentes y sea subcontratado por un laboratorio acreditado y aprobado instalado en el territorio nacional. 	<p>Si bien la infraestructura de laboratorios de prueba nacional cuenta con los requisitos de acreditación y aprobación, las instalaciones en el extranjero no tienen siempre esa obligación por parte de las autoridades de los países en los que están instalados, por lo que cumplir con nuevos requisitos tomará tiempo, planeación y definición de inversiones para alcanzar dichas características. Derivado de lo anterior, se propone la inclusión de un artículo transitorio para establecer un periodo en el que los laboratorios se ajusten a las nuevas condiciones requeridas por la autoridad y puedan expedir los informes de laboratorio con las características necesarias, que servirán incluso para otras métricas evaluadas y vinculadas con otras NOM's.</p>
<p>Nuevo</p>	<p>Créditos para el periodo plano</p> <p>En relación con los créditos de sistemas de aire acondicionado y de penetración tecnológica de los numerales 4.4.2. inciso a) y 4.4.3. respectivamente, aplicables a las flotas de los años modelo 2019 al 2024, el requerimiento del programa de penetración de tecnologías se dará por cumplido por medio de la condicionante establecida en la nota 7 de la Fórmula 2 del numeral 4.6 Criterios de aceptación para la flota del año modelo que se pretenda exigir el crédito o los créditos que correspondan considerando la comercialización de vehículos con las tecnologías asociadas a los créditos por parte del corporativo.</p>	<p>Para hacer valer los créditos del año modelo 2016, cada corporativo debía presentar un programa de penetración tecnológica mismo que al alcanzar el cumplimiento del 80% de éste, permitía cumplir el criterio para acceder a los créditos. En el caso de los años modelo del periodo plano, el programa de penetración de tecnologías no puede ser remitido a la autoridad, por ello que, consideramos que dicho programa puede ser sustituido al cumplir con la condicionante de la Nota 7 en el que es necesario que las diferencias del término $[PCPM - PCPO]/Ventas$ sean positivas, para cada año modelo en el que se pretenda reclamar un crédito.</p>



ASOCIACIÓN MEXICANA DE

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A.C.