Contacto CONAMER GCS-CULS-AMMDC-B00023200 3

De:	Lic. Erika Ruiz Sotelo <eruizs@amda.mx>
Enviado el:	sábado, 2 de septiembre de 2023 10:59 a. m.
Para:	Alberto Montoya Martin Del Campo; cofemer@cofemer.gob.mx; conamer@conamer.gob.mx; Contacto CONAMER
CC:	Ing. Guillermo Rosales Zárate
Asunto:	de Comentarios AMDA a Expediente No. 04/0027/160623
Datos adjuntos:	Comentarios. AMDA a Conamer - PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023 - 010923.pdf

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
Titular de la Comisión Nacional de Mejorar Regulatoria

Referente expediente No. 04/0027/160623 denominado *"Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, para quedar como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas"* publicado para consulta pública del 16 de junio de 2023 en el portal de la Conamer, presentamos en el archivo anexo los comentarios de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C., AMDA.

Cualquier duda o comentario, agradeceremos nos lo hagan saber.

Un saludo.

Lic. Erika Ruiz Sotelo
Coordinadora de Enlace Gubernamental
eruizs@amda.mx
55 3688-3650 Ext. 127
amda.mx

Great Place To Work. Certificada DIC 2022 - DIC 2023 México

La información contenida en este mensaje de correo electrónico es confidencial y restringida y está destinada únicamente para el uso de la o las personas a que está dirigido, por lo que se le notifica que está estrictamente prohibida cualquier revisión, difusión, retransmisión, distribución, copia del mismo o cualquier otro uso de la información. Si ha recibido este mensaje de correo electrónico por error, debe notificar al remitente por esta misma vía y posteriormente destruirlo. Los correos electrónicos no son 100% seguros por lo que Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA), no acepta ninguna responsabilidad por cambios realizados al contenido de este mensaje durante su envió o posteriormente. Aun cuando Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA), ha revisado contra virus los archivos anexos a este correo electrónico, se recomienda verificarlos antes de abrirlos. En Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA), tratamos los datos personales de nuestros asociados, colaboradores, candidatos y proveedores conforme a las disposiciones de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, y resto de normativa aplicable. Puede consultar el Aviso de Privacidad correspondiente en nuestra página web www.amda.mx, sección "Aviso de Privacidad

Antes de imprimir este mensaje, piense en su responsabilidad con la naturaleza.
Quizá no puedes salvar el planeta, pero sí puedes dejar de destruirlo.

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA
CONTROL DE GESTIÓN
04 SEP 2023
RECIBIDO
RÚBRICA 10:59

1 de septiembre de 2023

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
TITULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MEJORAR REGULATORIA

Referente expediente No. 04/0027/160623 denominado "Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, para quedar como Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-167-SEMARNAT-2023, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas" publicado para consulta pública el 16 de junio de 2023 en el portal de la Conamer, presentamos los siguientes comentarios:

DICE:

4.3 Límites Máximos Permisibles de emisión provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina.

…:

TABLA 3. Límites Máximos Permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible y cuyo peso bruto vehicular es mayor de 400 kilogramos y hasta a 3857 kilogramos en el método de prueba Dinámica y Estática (1).

Año Modelo	Hidrocarburos (HC) µmol/mol (ppmh)	Monóxido de Carbono (CO) cmol/mol (% vol.)	Óxidos de Nitrógeno (3) (NOx) µmol/mol (ppm)	Oxígeno (2) (O_2) cmol/mol (% vol.)	Dilución ($CO+CO_2$) cmol/ mol (% vol.)		Factor Lambda (2)
					Min.	Máx.	
1993 y anteriores	350	2.5	2000	2.0	13	16.5	1.05
1994 a 2005	100	0.7	700	2.0	13	16.5	1.03
2006 y posteriores	80	0.4	700	0.4	13	16.5	1.03

Nota de equivalencias: ppmh, partes por millón referido al hexano.

123

Insurgentes Sur 700 piso 6, Col. Del Valle Norte,
Benito Juárez, C.P. 03103, Ciudad de México
Tel: + 52 (55) 36883650
www.amda.mx

PROPUESTA:

4.3 Límites Máximos Permisibles de emisión provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina.

…:

TABLA 3. Límites Máximos Permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible y cuyo peso bruto vehicular es mayor de 400 kilogramos y hasta a 3857 kilogramos en el método de prueba Dinámica y Estática (1).

Año Modelo	Hidrocarburos (HC) µmol/mol (ppmh)	Monóxido de Carbono (CO) cmol/mol (% vol.)	Óxidos de Nitrógeno (3) (NOx) µmol/mol (ppm)	Oxígeno (2) (O_2) cmol/mol (% vol.)	Dilución ($CO+CO_2$) cmol/ mol (% vol.)		Factor Lambda (2)
					Min.	Máx.	
1993 y anteriores	350	2.5	2000	2.0	13	16.5	1.05
1994 a 2005	100	0.7	700	2.0	13	16.5	1.03
2006 y posteriores	80	0.4	**250**	0.4	13	16.5	1.03

JUSTIFICACIÓN

El presente proyecto de Norma Oficial Mexicana establece un cambio en la tabla 3, en específico en el límite máximo permisible (LPM) de emisión para los óxidos de nitrógeno (NOx) aplicable para vehículos del año modelo 2006 y posteriores en relación con el método dinámico y estático de evaluación.

El incremento propuesto es hacer más laxo el LPM de 250 ppm actual por un nuevo de 700 ppm que tiene las siguientes implicaciones:

- En general los vehículos que actualmente cumplen el LMP podrán contaminar hasta 180% más respecto del mismo LMP.
- La propuesta borraría la posibilidad de diferenciar vehículos del año modelo 2005 y anteriores, del grupo menos antiguo 2006 y posteriores. Las únicas diferencias reales entre esos dos grupos serían: 20 ppm de hidrocarburos, una fracción de monóxido de carbono y del registro de oxígeno. Sin embargo, el contaminante que es relevante en términos de la calidad del aire es el NOx, ya que es un precursor de la formación de ozono, siendo la concentración de ozono un problema grave de calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).
- De acuerdo a lo anterior, el ajuste propuesto por la autoridad, permitiría que vehículos que en la prueba dinámica o estática de emisiones depositen en la atmósfera mayor cantidad de NOx contribuyendo al deterioro de la calidad del aire, ya que si estos vehículos aprueba un límite más relajado en hasta 180% adicional, no tendrán identificada la necesidad de reparar el vehículo y asumiremos que se permitirá mayor carga contaminante en el ambiente, sin que esto implique que el vehículo reciba una restricción en su circulación precisamente por la condición de aportar mayor contaminación.

- Si el diagnóstico de la autoridad es que algunos vehículos no pasan, éstos deberían someterse a una revisión de las condiciones de sus sistemas de control de emisiones con la finalidad de incluso hacer un cambio en el convertidor catalítico o revisar a profundidad su estado con el fin de encontrar el origen de las altas emisiones de NOx , por ejemplo: calentamiento del motor, necesidad de un ajuste de motor, problemas en la inyección de combustible, entre otros.
- Es imperante indicar que de aceptar la propuesta de hacer más laxo el LMP de los NOx, se impactaría de forma negativa el avance de los esfuerzos en materia de mejora de la calidad de aire.
- De acuerdo con la revisión de una base de datos de verificación vehicular, algunos vehículos tienen problema de cumplir con el LMP, pero esos números no son ni de cerca la mayoría, por lo que, si esos autos requieren una revisión técnica, se deben someter a al misma y, la autoridad debería promover esas acciones de revisión y reparación, en lugar de permitir aumentar la carga contaminante en la atmósfera de la ZMVM.
- Nuestro entendido es que las facultades de la autoridad implican que realicen acciones para que se mejore la calidad del aire, esto es que la carga contaminante se regule, sin que estás medidas condicionen la preocupación en torno a cuantas unidades circulan. De aceptarse la propuesta claramente se estaría en contra del objetivo del programa Hoy No Circula que es: “Establecer medidas aplicables a la circulación vehicular de fuentes móviles o vehículos automotores, con el objetivo de prevenir, minimizar y controlar la emisión de contaminantes provenientes de fuentes móviles que circulan en la Ciudad de México sea cual fuere el origen de las placas y/o matrícula del vehículo, mediante la limitación de su circulación.”
- En un análisis realizado por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA, sobre los registros de verificación vehicular concluyeron que, entre más antigua es la flota de vehículos, se incrementa el número de unidades que presentan valores de NOx que exceden el LMP para dicho parámetro. Lo que permite concluir que el LMP es pertinente, toda vez que un vehículo que excede la carga de contaminantes, debe proceder a ser revisado con la finalidad de buscar aprobar el LMP o bien, ser ubicado como un vehículo que por su nivel de emisiones contaminantes tendría que ser clasificado con un holograma de circulación distinto a cero, es decir, que tendrá restricciones de circulación, atendiendo de esa forma la asignación de un holograma con base en las emisiones contaminantes.
- Se requiere recordar que el diseño de los vehículos ligeros nuevos y sus sistemas de control de emisiones se desarrollan a partir de consideraciones de ingeniería teniendo en cuenta los requisitos de las Normas Oficiales Mexicanas, y se elaboran los manuales de servicio y de los usuarios, así como los programas de mantenimiento y existe todo un equipo de trabajo que permite que dichos vehículos en condiciones adecuadas de operación puedan cumplir los LMP de las normas que son vigentes y aplicables, incluyendo en este caso el LMP de NOx.
- En la relación de registros de análisis se encontraron casos que primeramente fueron rechazados y posteriormente lograron aprobar el LMP de NOx.
- Consideramos indispensable seguir reduciendo la emisión a la atmósfera de los precursores de ozono, en este caso los NOx ya que su presencia en la atmósfera favorece a la reactividad química potenciando la formación de contaminantes secundarios dañinos a la salud de la población, en particular el Ozono. Nuestra solicitud es que el LMP para los NOx se mantenga en 250 ppm y aquellos vehículos 2006 y posteriores que no aprueben dicho LMP, tengan una restricción en la circulación hasta que sean reparados y logren realizar una prueba posterior que sea aprobatoria.

DICE:

Anexo normativo I. Especificaciones generales y método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo.

…

2. El método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo consiste en:

…

2.3 Sí el técnico verificador detecta que el DLC del vehículo automotor está en mal estado o existe un dispositivo intermedio, deberá considerarse como conexión no exitosa;

2.4 Energizar el vehículo automotor, colocando el interruptor de llave en posición de encendido, motor encendido;

PROPUESTA:

Anexo normativo I. Especificaciones generales y método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo.

…

2. El método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo consiste en:

…

2.3 Sí el técnico verificador detecta que el DLC del vehículo automotor está en mal estado o existe un dispositivo intermedio, deberá considerarse como conexión no exitosa; **si existe un dispositivo intermedio se notificará al cliente y en su caso el cliente retirará el dispositivo o se detendrá la prueba. El vehículo podrá volver a realizar la prueba una vez que el dispositivo se haya retirado.**

2.4 Energizar el vehículo automotor, colocando el interruptor de llave en posición de encendido, verificará **que la Luz MIL se enciende momentáneamente,** posteriormente, al tener el motor encendido **verificará si la luz MIL está encendida.**

JUSTIFICACIÓN

2.3 En la actualidad existen algunos sistemas de monitoreo permanente en tiempo real del estado del vehículo que requieren la colocación de un dispositivo en el DLC, lo cual no implica ningún tipo de intervención con los monitores (puede ser un gps con utilerías, cámara, etc.); si bien es deseable que la retire el cliente previo a su llegada al proceso de verificación, puede existir un olvido que se soluciona con retirar el dispositivo y continuar con la prueba establecida. Por ello, proponemos que en el caso de que el técnico que realiza la conexión entre el sistema del centro de verificación y el DLC del vehículo automotor encuentre un dispositivo conectado al DLC, se dirija con el cliente para que, en su caso, se lo retire y proceder con la prueba.

2.4 En la siguiente etapa del proceso que se describe en el numeral 2.4, solicitamos que cuando el técnico coloque el interruptor del vehículo en posición de encendido, también revise el estado de la Luz MIL, si enciende y si queda encendida al poner en marcha el motor. De esta manera se tendría un criterio de Liz MIL con la finalidad de proceder en este caso de solicitar al cliente que repare el vehículo.

DICE:

Anexo normativo I. Especificaciones generales y método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo.

…

3. Ubicación del Conector de Diagnóstico (DLC) del vehículo automotor.

3.1 El tablero de instrumentos se divide en diferentes áreas que representan una sección específica donde los fabricantes podrán ubicar el conector, conforme la siguiente figura:

…

123

#9. Esta ubicación representa que el DLC puede estar ubicado en otras posiciones a las mencionadas anteriormente como son: abajo del descansabrazo del pasajero o en el compartimento de guarda al frente del lado del pasajero.

PROPUESTA:

Anexo normativo I. Especificaciones generales y método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo.

…

3. Ubicación del Conector de Diagnóstico (DLC) del vehículo automotor.

3.1 El tablero de instrumentos se divide en diferentes áreas que representan una sección específica donde los fabricantes podrán ubicar el conector, conforme la siguiente figura:

…

#9. Esta ubicación representa que el DLC puede estar ubicado en otras posiciones a las mencionadas anteriormente como son: abajo del descansabrazo del pasajero o en el compartimento de guarda al frente del lado del pasajero.

Nota: En caso de que el Conector de Diagnóstico no se encuentre en alguna de las zonas indicadas en la figura del numeral 3.1, el gobierno responsable del programa de verificación vehicular contactará al fabricante del vehículo con la finalidad de determinar el sitio correcto del DLC y llevar a cabo la prueba mediante el sistema OBD.

JUSTIFICACIÓN

En caso de que no se encuentre el DLC, se propone incluir una nota que facilite determinar la ubicación del DLC mediante consulta con el fabricante del vehículo.

Fundada en 1945, la AMDA agrupa a más de 2 mil 500 distribuidores de 62 marcas de vehículos ligeros y pesados en las 210 ciudades más importantes de México por lo que estamos comprometidos con el desarrollo de la Industria Automotriz y el de nuestro país.

Un saludo cordial.

ING. GUILLERMO ROSALES ZÁRATE
PRESIDENTE EJECUTIVO