

De: Steve Berry <sberry@emamail.org>
Enviado el: jueves, 25 de julio de 2024 12:48 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: BERNARDO LESSER HIRIART; Marco Balam
Asunto: Comentarios de Fabricantes de Camiones y Motores sobre la NOM 171
Datos adjuntos: Comentarios de la EMA Sobre el Proyecto de Requisitos de Emisiones de México para Maquinaria Móvil no de Carretera 2024 07 23_Sp.pdf

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Marcado

A quien le interese:

Se adjuntan comentarios de la Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores (Truck and Engine Manufacturers Association) al borrador de la NOM 174, *Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los motores nuevos y la maquinaria móvil no de carretera nueva, que usan diésel como combustible.*

References:
NOM 174
04/0159/230524

Gracias por la oportunidad de proporcionar estos comentarios.

Steve Berry
Truck & Engine Manufacturers Association
333 West Wacker Drive ▪ Suite 810 ▪ Chicago, Illinois ▪ 60606
(312) 929-1974 direct/fax ▪ (703) 307-9101 cell
sberry@emamail.org

Please consider the environment before printing this email.

Confidentiality Notice: This communication is confidential and may contain privileged information. If you have received it in error, please notify the sender by reply e-mail and immediately delete it and any attachments without copying or further transmitting the same.





SISTEMA DE MANIFESTACIÓN DE
IMPACTO REGULATORIO



[IR A PORTAL DE ANTEPROYECTOS](#)

[SOLICITAR NOTIFICACIONES](#)

[GRÁFICO DE VISITAS POR UBICACIÓN](#)

[ACTUALIZAR DATOS](#)

ESTAS AQUÍ: [INICIO](#) / [EXPEDIENTES/29569](#)

INFORMACIÓN GENERAL DEL EXPEDIENTE



Emita
tus comentarios:



No. Expediente:	04/0159/230524
Título del anteproyecto:	Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los motores nuevos y la maquinaria móvil no de carretera nueva, que usan diésel como combustible.
Dependencia:	SEMARNAT - Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales
Fecha de apertura:	23/05/2024
Fecha de publicación en el portal:	23/05/2024
Fecha de publicación en el D.O.F.:	No se ha establecido aún

Si desea emitir su opinión respecto de este anteproyecto, envíe su comentario a contacto@conamer.gob.mx

23 de julio de 2024

Alonso Jiménez Reyes
Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Ciudad de México, México

Asunto: Comentarios de la EMA sobre el PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-XXX-SEMARNAT-2024, LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PROVENIENTES DEL ESCAPE DE MOTORES NUEVOS INCORPORADOS O POR INSTALAR EN MAQUINARIA MÓVIL NUEVA QUE NO SE USA EN CARRETERA QUE USAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE.

La Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores (*Engine Manufacturers Association*, “EMA”) presenta a la Subsecretaría de Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) sus comentarios en torno al proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-XXX-SEMARNAT-2024, Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de motores nuevos incorporados o por instalar en maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera que usan diésel como combustible. La EMA agradece la oportunidad de ofrecer sus comentarios sobre esta importante propuesta.

La EMA es la asociación comercial que representa a los principales fabricantes de motores de combustión interna del mundo, incluidos los motores de servicio pesado. Muchos de nuestros miembros son también fabricantes de equipos de construcción, agrícolas y de otro tipo propulsados por dichos motores. Los miembros de la EMA tienen un interés directo y significativo en las nuevas normas de emisiones propuestas, ya que afectarán los productos vendidos en México por nuestros miembros y afiliados. La EMA y sus miembros han sido participantes activos en el desarrollo de las normas y los procedimientos de prueba que la SEMARNAT propone adoptar a través de nuestra estrecha cooperación con la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos y la Comisión Europea.

Normas de emisiones y aplicación

La EMA apoya las acciones que la SEMARNAT está llevando a cabo para mejorar la calidad del aire en México, proponiendo la adopción de normas de emisiones para fuentes móviles de emisiones que no se usan en carretera propulsadas por motores de encendido por compresión. Los motores que impulsan las máquinas de construcción se ven directamente afectados por este proyecto de norma oficial porque se comercializan, venden y utilizan en todo el mundo. En consecuencia, es de suma importancia que los límites de emisiones de escape en México y los procedimientos de prueba para los motores diésel para maquinaria móvil no de carretera (*Non-*

Road Mobile Machinery, NRMM) sean consistentes con las normas reconocidas internacionalmente, en la mayor medida posible. De lo contrario, el mercado mundial de estos motores se fracturaría y se crearían barreras técnicas innecesarias para el comercio en el mercado mundial de maquinaria de construcción. Tales barreras comerciales darían lugar a costos injustificados, duplicación innecesaria de esfuerzos reguladores, pérdidas económicas netas significativas y competencia desleal. El enfoque propuesto por México evitaría esos resultados indeseables y perjudiciales.

Dado el papel vital que desempeñan los motores que no se usan en carretera en los sectores de la construcción, agrícola e industrial en todas las regiones del mundo, es de vital importancia aplicar programas de control de emisiones en México de una manera que reconozca en plenitud la naturaleza verdaderamente global de los equipos de construcción. En efecto, el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (el “Acuerdo OTC”) de la Organización Mundial de Comercio (*World Trade Organization*, WTO) reconoce esta importancia, particularmente en los artículos 2.4, 5.4 y 5.5 y el Apéndice 3 (E)-(H) del Acuerdo. Los miembros de la EMA han llevado a cabo amplios estudios y han realizado inversiones significativas para aplicar de manera consecutiva sistemas de control de emisiones eficaces y confiables de acuerdo con las regulaciones desarrolladas por la Unión Europea (“UE”) y EE. UU. Apoyamos el enfoque de México de adoptar requisitos coherentes con dichas regulaciones existentes como un enfoque acelerado y rentable para lograr reducciones significativas de emisiones en el ámbito de los motores de servicio pesado.

La EMA comprende la cuidadosa investigación y el análisis que se han llevado a cabo en la propuesta de la SEMARNAT para adoptar normas coherentes con la normativa de control de emisiones Tier 3 de la Agencia de Protección del Medio Ambiente EPA (*Environmental Protection Agency*, EPA) de EE. UU./Etapa IIIA de la UE. Las normas propuestas tendrán un impacto significativo y rentable en los objetivos de mejora de la calidad del aire de México, utilizando soluciones disponibles en la oferta mundial. La EMA apoya esta propuesta y estamos seguros de que nuestras empresas miembros pueden suministrar motores y motores instalados en equipos que no se usan en carretera, ya sean producidos en o importados a México.

A la EMA le preocupa, no obstante, que la propuesta de que estas normas entren en vigor en un plazo de 180 días a partir de su publicación definitiva sea inadecuada. Si bien los productos que cumplen con la norma Tier 3/Etapa IIIA actualmente forman parte del suministro mundial, los fabricantes tardarán algún tiempo en preparar la cadena de suministro para el cumplimiento de las entregas de productos en esta región. Los fabricantes y su base de suministro deben confirmar o mejorar su capacidad de producción, garantizar la disponibilidad de materias primas para satisfacer el aumento de la demanda, preparar a sus redes de distribuidores con información y capacitación respecto al funcionamiento y mantenimiento de estas soluciones técnicas más avanzadas, y otras actividades relacionadas que lleva tiempo implementar. Además, se requerirá tiempo de tramitación para obtener las aprobaciones y certificaciones necesarias de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) de México. Por lo general, la EMA recomienda un plazo de dos años entre la norma definitiva y los requisitos de importación. Se recomienda encarecidamente un plazo mínimo de un año. Un plazo de entrega insuficiente podría dar lugar a brechas de disponibilidad de los productos.

En un asunto relacionado, será importante que cualquier norma definitiva no restrinja la *venta* de motores o equipos para uso que no se usan en carretera que ya estén en México (incluidas las existencias en los concesionarios) en la fecha en que entren en vigor las nuevas normas. Se debería permitir a los distribuidores y otros puntos de venta vender el inventario existente de forma indefinida.

Con respecto a las normas aplicadas, si bien apoyamos la aceptación de productos certificados de acuerdo con los estándares de la EPA de EE. UU. y los estándares de la UE, es muy importante que se acepten las homologaciones de tipo que cumplan con las regulaciones de emisiones de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)¹. La aceptación de los motores de conformidad con la CEPE permite a los fabricantes obtener la homologación de tipo para nuevos motores o configuraciones que no estaban homologadas anteriormente. Las normas CEPE de la ONU son las únicas normas para las que las autoridades de homologación de tipo pueden aprobar nuevos diseños de motores que cumplan con los requisitos de cumplimiento de niveles anteriores. Esto, además, es consistente con el artículo 6.1 del Acuerdo OTC de la OMC.

Finalmente, la EMA recomienda aceptar las aprobaciones de certificación del motor MAR-1 de Brasil de acuerdo con las pruebas presenciadas por las agencias brasileñas (la Empresa de Tecnología para el Saneamiento Medioambiental [*Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental*, CETESB] y el Instituto Mauá). Brasil es uno de los países más importantes que actualmente exige motores Tier 3 / Etapa IIIA para máquinas móviles que no se usan en carretera. Por lo tanto, habría una carga administrativa considerablemente menor si las certificaciones brasileñas pudieran ser utilizadas por los fabricantes para obtener la aprobación para máquinas móviles que no se usan en carretera requerida en México. La aceptación de los motores Tier 3/Etapa IIIA aprobados por Brasil respaldaría los intereses de los fabricantes de entregar la línea de productos Tier 3/Etapa IIIA a América Latina sin procesos de aprobación separados vinculados a las certificaciones de EE. UU. o UE o de la ONU-CEPE.

La Norma Oficial Mexicana (NOM) también debería permitir la importación y producción de motores certificados con estándares de emisiones *más estrictos* que los estándares Tier 3/Etapa IIIA propuestos, por ejemplo Tier 4f de la EPA o Etapa V de la UE. Hay ocasiones en las que, por razones comerciales o de disponibilidad del producto, un fabricante optará por entregar motores más limpios de lo requerido en un mercado. La normativa debería proporcionar una vía para apoyar esta posibilidad después de que el fabricante proporcione la documentación adecuada que respalde los niveles de emisiones.

¹ Las normas CEPE R96 pertinentes que se relacionan con los límites de emisiones de la Etapa IIIA de la UE son:

130 ≤ P ≤ 560 kW:	Opción 3H	37 ≤ P < 75 kW:	Opción 3J
75 ≤ P < 130 kW:	Opción 3I	19 ≤ P < 37 kW:	Opción 3K

Aplicabilidad

La EMA proporciona la siguiente información con respecto a la aplicabilidad de las normas propuestas:

Sección 1.2.1:

El texto debe modificarse para dejar claro que los nuevos motores sueltos aún no instalados en equipos que no se usan en carretera, pero destinados a ser instalados en equipos nuevos que no se usan en carretera también están sujetos a las nuevas normas.

Sección 1.2.2:

Posteriormente, la EMA recomienda un cambio en la definición de maquinarias móviles nuevas que no se usan en carretera (3.17) que elimine la necesidad de “excluir” determinadas aplicaciones. La EMA recomienda que la lista completa de motores excluidos incluya los siguientes:

- 1) Motores que no se usan en carretera y motores instalados en máquinas móviles que no se usan en carretera que no sean *nuevos* según las definiciones en 3.17.
- 2) Motores de sustitución nuevos importados o producidos para reemplazar motores averiados o desgastados en equipos fabricados antes de la entrada en vigor de las normas pertinentes.
- 3) Motores utilizados para generar electricidad, ya sean transportables o fijos, independientemente de que funcionen a velocidad constante o variable.
- 4) Motores de velocidad constante
- 5) Motores que no sean de diésel
- 6) Motores en equipos que se utilicen para competiciones exclusivamente

Sección 1.2.3:

La exclusión de los equipos agrícolas no está suficientemente clara. La EMA recomienda el siguiente lenguaje, o similar, adaptado del Título 40 del Código Federal de Regulaciones (*Code of Federal Regulations*, CFR) de EE. UU., 1074: “Se excluyen del ámbito de aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana los motores que no se usan en carretera destinados a la industria agrícola (equipo o vehículo), es decir, a la producción o cosecha comercial de alimentos, fibras, madera o productos orgánicos comerciales, o para el procesamiento de dichos productos para su posterior uso en la explotación agrícola”. (Las secciones 1.2.2 y 1.2.3 podrían combinarse en un solo conjunto de exclusiones).

Como parte del esfuerzo por mejorar el rendimiento del producto, el control de emisiones, la durabilidad y otras medidas de calidad, los fabricantes de motores pueden optar por realizar pruebas de ensayo con motores experimentales que operen en aplicaciones de clientes o sean operados por personal del fabricante. Cuando los aspectos experimentales de estos motores no los califiquen para cumplir con una configuración certificada de emisiones, los fabricantes de motores reciben un estado de “exención de prueba” por parte de la EPA, por ejemplo, u otra agencia

acreditada en Europa, lo que permite que ese motor opere en la región. Por diversas razones de mercado y entorno ambiental, los fabricantes de motores y equipos podrían querer operar dichos motores en México. La EMA, por lo tanto, recomienda que la NOM permita la importación de dicho motor “exento de pruebas” a México.

Las autoridades conceden el estado de exención de prueba motor por motor (en relación con el número de serie de cada motor). El estado de exención de prueba aprobado por la EPA (u otro organismo) se indicará en el motor. Las exenciones tienen una duración limitada y deben cerrarse con la autoridad otorgante al final del período de prueba, lo que incluye la contabilidad de la disposición final del motor (devuelto al inventario de ingeniería, desmontado para inspección, destruido, etc.). Los motores exentos de pruebas son muy pocos en número, pero serían una parte importante de los esfuerzos de un fabricante para proporcionar al mercado mexicano productos que sean de buena calidad y satisfagan las demandas de los clientes en México. Por estas razones, la EMA recomienda que la norma definitiva establezca que los motores exentos de pruebas tengan permitida la entrada a México.

Definiciones

La EMA tiene los siguientes comentarios con respecto a la sección de definiciones:

Sección 3.4:

La EMA recomienda que se aclare el texto para indicar que los motores destinados a la exportación desde México y los motores instalados en equipos destinados a la exportación desde México no están sujetos a la norma oficial.

Las normas y regulaciones Tier 3 de la EPA de EE. UU. y la Etapa IIIA de la UE se clasifican por *potencia nominal*. La potencia nominal es la potencia disponible a la velocidad nominal del motor definida por el fabricante. Esta potencia nominal puede ser diferente de la potencia máxima disponible del motor. En la definición, el término “potencia neta máxima o nominal” debería sustituirse por el término “potencia nominal”. Este es el término correctamente aplicado en la Tabla 1 de la propuesta. Es importante mantener esta terminología para ser consistentes con los procesos de certificación de emisiones de la EPA y la UE, y para evitar tergiversar el rendimiento de las emisiones, la agrupación de familias de motores o la categoría de potencia regulada de una familia de motores. La NORMA propuesta hace varias referencias a la “potencia neta nominal” que también deberían corregirse para que digan “potencia nominal”. El término “potencia nominal” también debería utilizarse en lugar de “potencia neta máxima” en el Apéndice A (A.2.k) si este apéndice se incluye en la norma definitiva.

Sección 3.9:

En la actualidad no existen requisitos reglamentarios en relación con las tasas de consumo de combustible o la estabilidad de las tasas de consumo de combustible aplicables a los

motores que no se usan en carretera. La EMA recomienda eliminar la referencia al “consumo de combustible” dentro de la definición de “Durabilidad de emisiones”.

Sección 3.10:

La definición de “fabricante” parece centrarse únicamente en los fabricantes de motores. La definición de fabricante debe ampliarse para incluir también a los fabricantes de equipos o a cualquier entidad que instale motores que no se usan en carretera nuevos en maquinarias móviles nuevas que no se usan en carretera, ya que también están sujetos a la normativa.

Sección 3.16:

La definición de “importador” también debe modificarse para dar mayor claridad: “La persona física o moral que introduce al país motores alimentados con diésel nuevos incorporados o a ser instalados en maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera, o que introduce al país motores alimentados con diésel nuevos destinados a ser incorporados o instalados en maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera”.

Sección 3.17:

La definición propuesta de maquinaria móvil que no se usa en carretera no es clara en cuanto a su aplicabilidad a motores portátiles y determinados motores que no son autopropulsados. El enfoque preferido por la EMA para definir la maquinaria móvil que no se usa en carretera es que la SEMARNAT se base en las definiciones utilizadas por la EPA de EE. UU. Por ejemplo, recomendaríamos lo siguiente, extraído del Título 40 del CFR de EE. UU., secciones 1039, 1065, 1068 y 1074:

(1) Con excepción de lo dispuesto en el apartado (2) de esta definición, una maquinaria móvil que no se usa en carretera nueva es una máquina que no ha sido vendida por primera vez por el fabricante o el importador y que está equipada con un motor de combustión interna que cumple con cualquiera de los siguientes criterios:

(i) Se utiliza (o se utilizará) en o sobre un equipo autopropulsado que cumple un doble propósito al propulsarse y realizar otra función (tales como los tractores de jardín, las grúas móviles todoterreno y las excavadoras).

(ii) Se utiliza (o se utilizará) en o sobre un equipo destinado a ser propulsado mientras realiza su función (tales como cortacéspedes y desbrozadoras de hilo).

(iii) Por sí mismo o en o sobre un equipo es portátil o transportable, lo que significa que está diseñado para ello y es capaz de ser llevado o trasladado de un lugar a otro. Los indicativos de transportabilidad incluyen, entre otros, ruedas, patines, asas de transporte, plataformas rodantes, remolques o plataformas.

(2) Un motor que no se usa en carretera es un motor de combustión interna instalado o destinado a ser instalado en una maquinaria móvil que no se usa en carretera. Un motor que no se usa en carretera es un motor que no se usa en carretera nuevo si el fabricante o el importador no lo han vendido por primera vez.

(3) Un motor de combustión interna no es un motor que no se usa en carretera si se utiliza para propulsar un vehículo de motor, una aeronave, una locomotora o una maquinaria ferroviaria que se desplace sobre rieles.

De acuerdo con este planteamiento, los motores citados en (3) pueden eliminarse de los “motores excluidos” de la Sección 1.2.2.

Sección 3.19:

La EMA cuestiona la necesidad de una definición de “motor diésel”. Si la SEMARNAT considera que se justifica una definición, la EMA recomienda definir “motor de encendido por compresión”. Una definición razonable basada libremente en las definiciones de la EPA de EE. UU. sería: “Un motor de combustión interna alternativo que no utiliza una bujía (u otro dispositivo de chispa) para generar la combustión”.

Sección 3.20:

La EMA recomienda las siguientes definiciones para los motores de velocidad constante y velocidad variable, adaptadas de los criterios de NRMM 2016/1628 de la UE:

“Motor de velocidad constante se refiere a un motor que incluye un regulador para mantener una velocidad de funcionamiento constante; puede estar provisto de un régimen de ralentí distinto del régimen regulado, que puede utilizarse durante el arranque o la parada. Un motor de velocidad constante puede estar equipado con un regulador que puede ajustarse a una velocidad alternativa cuando el motor está parado”.

“Motor de velocidad variable quiere decir un motor que no es de velocidad constante”.

Sección 3.26:

De conformidad con los comentarios de la EMA relacionados con la importancia del término “potencia nominal”, la EMA recomienda definir “potencia nominal” en lugar de “potencia neta”. Más específicamente, la EMA recomienda: “La potencia nominal es la potencia de un motor a plena carga a la velocidad máxima regulada del motor”.

Sección 3.27:

No es necesario definir “potencia neta máxima” a los efectos del presente reglamento. La EMA recomienda eliminar la definición.

Secciones 3.30 y 3.31:

La explicación en inglés de las siglas PCD y NCD debería ser “Particulate Control Diagnostic” y “NOx Control Diagnostic”, respectivamente. La letra “D” es para “Diagnostic”.

Especificaciones

En la Tabla 2, los símbolos de los rangos de potencia nominal son incorrectos, y deberían coincidir con los rangos de potencia nominal indicados en la Tabla 1. Es decir, hay cinco casos en los que el símbolo “<” debería ser reemplazado por el símbolo “≤” para ser equivalente a la Tabla 1.

Procedimientos para la evaluación de la conformidad

Las regulaciones de control de emisiones que no se usan en carretera de la EPA de EE. UU. y la Unión Europea obligan a los fabricantes de motores a cumplir con las normas de emisiones de escape pertinentes y a certificar el cumplimiento ante dichos organismos. Estos organismos otorgan certificados de conformidad al fabricante del motor cuando dicho fabricante ha demostrado satisfactoriamente el cumplimiento de los requisitos de certificación y ha asumido todos los compromisos necesarios relacionados. Cualquier certificado de conformidad (u “homologación de tipo” para productos certificados por la UE) cubre una sola familia de motores. Los motores de una sola familia de motores se pueden importar directamente a México para su instalación por parte de múltiples fabricantes de equipos, o se pueden instalar en productos de múltiples fabricantes de equipos antes de ser importados a México. Es el fabricante del motor quien tiene la responsabilidad final del cumplimiento de las emisiones a largo plazo de los productos vendidos en el campo, así como de los compromisos relacionados, tales como garantías de emisiones y acciones de retiro del mercado. La EMA desea hacer las siguientes recomendaciones relacionadas con los procedimientos para la evaluación de la conformidad.

El enfoque preferido sería que la PROFEPA recibiera del fabricante del motor copias de los certificados de conformidad (emitidos por la EPA de EE. UU. o de las homologaciones de tipo emitidas por los organismos acreditados por la UE o por la CEPE de la ONU) aplicables a las familias de motores que se propone importar a México. Dichos certificados de conformidad incluirán con frecuencia información básica sobre los motores que han sido certificados, como por ejemplo el desplazamiento del motor, el nivel de potencia nominal de cada modelo, el nivel Tier de emisiones para el que se concede la certificación y similares. Junto con la solicitud podría exigirse otra información importante relacionada con el fabricante del motor, como los datos de contacto y similares. La PROFEPA podría entonces, con excepción de alguna inquietud,

confirmar la aprobación con el fabricante y poner a disposición de las autoridades aduaneras de México los nombres de las familias de motores (una designación alfanumérica) que han sido autorizados para su importación a dicho país. Cualquier importación posterior de esos motores, o de motores instalados en equipos, podría ir acompañada de documentación bajo juramento de exactitud y veracidad que incluya el nombre de la familia del motor para su confirmación con los registros de las autoridades aduaneras. Hay que tener en cuenta que este proceso preferido no incluye la presentación de documentación técnica (conforme al Apéndice A) más allá de la que se indica en los certificados de conformidad y homologación de tipo. Los datos técnicos solicitados en el Apéndice A ya se facilitaron, por ejemplo, a la EPA para respaldar el proceso de certificación original en el caso de los productos certificados en Estados Unidos. Por lo tanto, la EMA cuestiona la utilidad de proporcionar la información técnica del Apéndice A como parte del proceso para la PROFEPA, en el que el certificado original debe ser la base para la aprobación.

La EMA también recomienda que la SEMARNAT tenga cuidado de no exigir la presentación de información comercial confidencial, la cual normalmente no está a disposición del público, como parte del proceso de solicitud o de los procedimientos de apoyo. La divulgación de información comercial confidencial es un asunto serio para los fabricantes de motores. Por ello, la EMA recomienda que la normativa estipule que no se podrá solicitar ninguna información comercial confidencial como parte del proceso de aprobación para evitar la divulgación indiscriminada de esta información sensible.

La EMA está de acuerdo con la SEMARNAT en que los importadores, fabricantes de equipos y otras entidades también tendrían que solicitar la aprobación de la PROFEPA para importar motores o equipos a México, independientemente de las aprobaciones del fabricante de motores por parte de la PROFEPA. En este caso, el importador, por ejemplo, solicitaría los registros de certificación pertinentes y otra documentación al fabricante del motor e incluiría esa información en la solicitud. La EMA debe reiterar, dado este compromiso de “terceros” y manejo de documentos e información del fabricante del motor, la importancia de que la información comercial confidencial no se exija como parte del proceso de solicitud ante la PROFEPA y que la normativa sea clara en este punto.

Si la PROFEPA considera que es una parte necesaria del proceso, dicho organismo podría emitir su propio “certificado NOM o dictamen de cumplimiento” después de la revisión conforme a los procesos de solicitud descritos anteriormente, y el certificado de la PROFEPA sería la base para la importación. En caso de que los certificados de la PROFEPA se expidan bajo la norma definitiva, es importante que incluyan la información pertinente de los certificados de conformidad originales.

Todo proceso de importación debe estar respaldado por el envío y procesamiento de documentación vía web, mediante el cual se puedan confirmar las aprobaciones del certificado de conformidad correspondiente antes de que el equipo llegue a México. Esto agilizaría enormemente el proceso de importación. La EMA está preparada para trabajar con la SEMARNAT y otras agencias en México para desarrollar procedimientos de importación optimizados que simplifiquen las operaciones y al mismo tiempo cumplan con los objetivos de la SEMARNAT y los funcionarios de aduanas.

Sección 5.2.g.

En el caso de que una máquina móvil que no se usa en carretera sea ensamblada fuera de México e importada como una máquina completa, y especialmente en el caso de que sea una máquina autopropulsada, el total de horas de funcionamiento para el transporte dentro de la fábrica, la(s) prueba(s) de funcionamiento y el transporte al lugar de envío puede exceder las 30 horas. Además, el proyecto NOM ya incluye una definición de motores “nuevos” que no se usan en carretera y maquinaria móvil “nueva” que no se usa en carretera, lo que significa que la cantidad de horas de funcionamiento es irrelevante. La EMA recomienda eliminar la limitación de horas de funcionamiento o, al menos, aumentar el tiempo máximo de funcionamiento de 30 a 100 horas.

Apéndice A

Como se señaló con anterioridad, la EMA recomienda eliminar el Apéndice A, ya que parecería que la información técnica solicitada en dicho Apéndice no es necesaria para apoyar el proceso de aprobación de la PROFEPA. Sin embargo, en caso de que la SEMARNAT decida incluir requisitos de datos técnicos en virtud del Apéndice A, la EMA ofrece las siguientes recomendaciones:

A.2.d., A.2.e.: Se trata de información de la máquina, no se aplica a los datos de la familia de motores. Los motores de la familia de motores se utilizarán en varios modelos de máquinas. La EMA recomienda eliminar A.2.d. y A.2.e.

A.2.f.: “Año del modelo” debería sustituirse por “Año del modelo del certificado original de conformidad u homologación de tipo presentada con la solicitud a la PROFEPA”.

A.2.j.: Sustituir “Categoría del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera y,” por “Intervalo de potencia (kW) del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera y”, para ser coherente con las Tablas 1 y 2 de la Sección 4.

A.2.k.: El término “Potencia neta máxima del motor nuevo o instalado en la maquinaria móvil nueva que no se usa en carretera (kW)” debería sustituirse por “Potencia nominal del motor de datos para la familia de motores”.

A.1.: Esta solicitud es demasiado vaga y debería eliminarse.

A.3.: Se trata de información de la máquina, no se aplica a los datos de la familia de motores. Los motores de la familia de motores se utilizarán en varios modelos de máquinas. La EMA recomienda eliminar A.3.

A.5.: El nombre de la familia de motores debería ser la referencia principal; por lo tanto, la EMA recomendaría en primer lugar eliminar este requisito. Como mínimo, este requisito debería modificarse para que diga: “Número de certificado ambiental otorgado por la autoridad u organismo ambiental del país de origen o certificación si es diferente del nombre de la familia de motores”.

A.10.: Se recomienda cambiar “Descripción de los valores de vida útil, conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio.” por “Valores de durabilidad (horas y años), conforme a lo establecido en el numeral 4.2 de este instrumento regulatorio”.

La EMA agradece la oportunidad de presentar estos comentarios. Apoyamos las acciones que la SEMARNAT está llevando a cabo para aplicar controles de emisiones rentables y probados en motores de servicio pesado para el mercado que no se usa en carretera. La EMA está a su disposición para discutir cualquiera de los asuntos que hemos planteado. Esperamos con interés cualquier diálogo futuro.

Con el mayor respeto,



Steve Berry

Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores
333 West Wacker Drive Suite 810
Chicago, IL 60610
Estados Unidos de América
Teléfono fijo: (312) 929-1974 Teléfono celular: (703) 307-9101
sberry@emamail.org

Anexo: Lista de las empresas miembros de la EMA

Anexo

Empresas miembros de la Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores

AGCO Corporation
American Honda Motor Company, Inc.
Blue Bird Corporation
Briggs & Stratton Corporation
Caterpillar Inc.
CNH Industrial
Cummins Inc.
Daimler Trucks North America LLC
Deere & Company
DEUTZ Corporation
FPT Industrial
Generac Power Systems
General Motors Company
Hino Motors Manufacturing USA, Inc.
INNIO
Isuzu Technical Center of America, Inc.
JCB Power Systems
Kawasaki Motors Corp., USA
Komatsu Ltd.
Kubota Engine America Corporation
Liebherr Machines Bulle SA
MAN Truck & Bus SE
Navistar, Inc.
PACCAR Inc
Rolls-Royce Solutions America Inc.
Scania CV AB
Stellantis N.V.
Volvo Group North America
Wärtsilä North America, Inc.
Yanmar America Corporation