

Comentario al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-163

Gerardo Moncada [gerardo.moncada.mtz@gmail.com]

Enviado el: domingo, 09 de septiembre de 2012 11:59 p.m.

Hasta: Cofemer Cofemer

Datos adjuntos: Comentarios a la propuesta~1.doc (91 KB)

JCRC-ALUB
3001209068

El Poder del Consumidor AC, como asociación defensora de los derechos de los consumidores y promotora de un consumo responsable, se manifiesta a favor de la creación de la norma oficial de eficiencia energética para vehículos nuevos, cuya propuesta fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el pasado 12 de julio bajo el título PROY-NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2012, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO2) PROVENIENTES DEL ESCAPE Y SU EQUIVALENCIA EN TÉRMINOS DE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS.

Adjuntamos archivo con la explicación de nuestras razones.

Atentamente

Gerardo Moncada Martínez
Director de Transporte Eficiente y Calidad del Aire
El Poder del Consumidor AC

--

"El infierno es la verdad vista demasiado tarde."
Thomas Hobbes





México, DF, a 9 de septiembre de 2012

Nuestra asociación civil, como defensora de los derechos de los consumidores y promotor de un consumo responsable, se manifiesta a favor de la creación de la norma oficial de eficiencia energética para vehículos nuevos, cuya propuesta fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el pasado 12 de julio bajo el título *PROY-NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2012, EMISIONES DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO₂) PROVENIENTES DEL ESCAPE Y SU EQUIVALENCIA EN TÉRMINOS DE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE, APLICABLE A VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE PESO BRUTO VEHICULAR DE HASTA 3 857 KILOGRAMOS.*

La creación de esta norma es un primer paso para garantizar a los compradores de automóviles que podrán tener acceso a vehículos con la mejor tecnología disponible y que las empresas del sector se esmerarán por ofrecer sus mejores vehículos, cosa que lamentablemente hoy no ocurre.

Preferencias de los consumidores

Esta propuesta de Norma Oficial va acorde con los intereses de los consumidores mexicanos.

A pesar de que en México las empresas automotrices no informan en los puntos de venta cuál es el rendimiento de cada vehículo y cuál es el volumen de emisiones contaminantes (a diferencia de lo que hacen en los principales mercados extranjeros), desde 2010 los compradores han intensificado su preferencia por vehículos con mayor rendimiento.

De esa manera, el promedio de rendimiento, que había descendido en los últimos años de 12.2 a 11.8 kilómetros por cada litro de combustible, logró elevarse a 12.3 km/l en 2010 y llegó a 13.1 km/l en el año 2011.

No obstante, desde 2008 hemos constatado que las empresas automotrices concentran sus esfuerzos de mercadotecnia en promover los vehículos de bajo rendimiento y con las mayores emisiones contaminantes, los cuales no son los más vendidos en México.

Aunque los pronósticos para 2010 de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA) estimaban que la venta de las camionetas superaría al segmento de autos compactos (Reporte Mercado Interno Automotor, dic. 2009), los consumidores decidieron lo contrario: ese año las ventas de autos compactos fueron de 220,698 unidades mientras las SUV se quedaron en 166,501 unidades.

En vez de reconocer esa tendencia, las empresas General Motors, Ford, Chrysler, Nissan, Honda, Toyota, Mercedes Benz, Land Rover, entre otras, incrementaron a finales de 2010 y principios de 2011 la promoción de vehículos con un rendimiento menor a 12 km/l.

Sus esfuerzos publicitarios se centraron en Yukon, Sierra, Acadia (GMC); Jeep Patriot, Cheyenne (Chevrolet); Lobo, Escape, Edge (Ford); Pathfinder, Armada, Xterra, Xtrail, Rogue, Murano, Frontier, Titan (Nissan); ML63AMG (Mercedes Benz); Odyssey (Honda); Land Cruiser 204 (Toyota); Cayenne (Porsche); Enclave (Buick); y Range Rover (Land Rover).

Sin embargo, más de la mitad de las ventas anuales se ha orientado hacia los autos compactos y subcompactos, lo cual eleva el rendimiento promedio de la flota vehicular y ofrece ahorros a los consumidores. Con el rendimiento de los autos nuevos vendidos en 2011 (13.1 km/l), durante el año 2012 los propietarios de esos automóviles gastarán \$12,492 en promedio, lo que representa un ahorro anual de \$1,412 pesos respecto al promedio anterior (11.8 km/l), a pesar de los incrementos mensuales al precio de las gasolinas. Pero si hoy estuviera vigente la meta de la Norma de Eficiencia (15 km/l) ese ahorro ascendería a \$2,994 pesos. Por supuesto, el ahorro es mayor conforme el vehículo es más eficiente: para autos que rinden 17 km/l el gasto anual se reduce en \$4,282 pesos al año, respecto al rendimiento de 11.8 km/l. (Cálculos realizados sobre la base estándar de 15,000 km recorridos al año por vehículo.)

Según las estadísticas de la AMDA, entre enero y agosto de 2012, de los diez modelos de mayor venta cuatro son subcompactos (Aveo, Tsuru, Spark y March) y cuatro son compactos (Versa, Jetta Clásico, Tiida Sedán y Nuevo Jetta), lo cual demuestra las preferencias del consumidor mexicano por vehículos más eficientes.

En ese sentido, la Norma de Eficiencia ofrecerá una garantía base a los compradores de automóviles nuevos, respecto al gasto que realizarán en gasolina. Se estima que el ahorro en combustible, a lo largo de la vida útil del vehículo, podría ascender a \$46,000 pesos.

Cabe señalar que los incrementos mensuales al precio de la gasolina impactan menos a los vehículos eficientes. Por ejemplo, los vehículos que rinden 5 km/l gastarán este año un promedio de \$32,730 pesos en combustible, de lo cual \$1,800 pesos corresponderán a los incrementos del precio de la gasolina. En cambio, los vehículos que rinden 17 km/l gastarán \$9,622 pesos en gasolina, donde sólo \$510 pesos corresponderán a los "gasolinazos". Por eso es importante una norma que garantice la mejora progresiva del rendimiento de los automóviles nuevos.

Estos ahorros son relevantes incluso para la industria automotriz, porque aligera la presión financiera sobre los compradores de automóviles ya que 52% de ellos están adquiriendo su vehículo mediante planes de financiamiento (datos AMDA).

Información al consumidor

Esta propuesta de Norma Oficial ayuda a subsanar el vacío que prevalece en la información que las corporaciones automotrices deberían ofrecer al consumidor mexicano.

Desde enero de 2009, El Poder del Consumidor AC solicitó a las empresas automotrices que en cada vehículo nuevo colocaran una etiqueta visible que indicara cuál era el rendimiento de ese automóvil (kilómetros por litro de combustible) y su impacto sobre el medio ambiente (gramos de dióxido de carbono, CO₂, emitidos en cada kilómetro recorrido), tal y como ya lo hacían en Japón y Europa, y planeaban hacerlo en otros mercados como el de Estados Unidos.

Desafortunadamente, en México decidieron no aplicar esta práctica, a pesar de que cada vez más consumidores dan especial importancia a la eficiencia. (Datos de Consumer Report indican que en Estados Unidos cerca del 93% de los consumidores prefieren autos eficientes.)

Desde un principio argumentamos que no promover como criterio de compra la eficiencia, con todas sus virtudes, había contribuido a distorsionar las pautas de consumo de los compradores de autos. Por ello, entre 2005 y 2009 alrededor de 3.5 millones de mexicanos adquirieron autos usados importados sin valorar la eficiencia, los costos de uso y mantenimiento, ni la vida útil del auto. El resultado fue un declive en la eficiencia promedio del parque vehicular mexicano.

En tanto las empresas automotrices se quejaban por la entrada masiva de autos usados al mercado mexicano, se negaban a que el consumidor pudiera encontrar en cada agencia automotriz los datos que le permitieran identificar aquellos vehículos que sólo rendían de 4 a 6 kilómetros por litro y representaban un gasto anual en combustible de alrededor de \$36 mil pesos, mientras por las mismas condiciones de uso podrían gastar menos de \$10,000 pesos con vehículos de alto rendimiento energético.

En febrero de 2010 entregamos una carta a la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA), reiterando la solicitud del etiquetado de eficiencia. La carta, que también fue entregada a los titulares de la Secretaría de Economía, de la Secretaría de Energía y al presidente del Instituto Nacional de Ecología, iba acompañada de 1,200 firmas de consumidores que consideraban que este tipo de etiquetado les ayudaría a tomar mejores decisiones de compra al momento de adquirir un automóvil.

Cabe recordar que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el **Artículo 28** establece: “La Ley protegerá a los consumidores”.

Asimismo, la Ley Federal de Protección al Consumidor en el Capítulo III establece el derecho a la información: “Es necesario partir del principio de que la información plena sobre los productos y servicios es básica para poder realizar un acto de elección de manera consciente”.

Y las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor establecen como lineamientos: 1) “El acceso de los consumidores a una información adecuada que les permita hacer elecciones bien fundadas conforme a los deseos y necesidades de cada cual”; y 2) “La educación del consumidor, incluida la educación sobre la repercusión ambiental, social y económica que tienen las elecciones del consumidor”.

Desafortunadamente, las corporaciones automotrices no dieron ninguna respuesta a la solicitud de etiquetado. Por ello, consideramos que una norma de eficiencia energética daría un primer nivel de certidumbre a los consumidores acerca de los niveles de eficiencia de los vehículos comercializados en México.

Importaciones de gasolina

Esta propuesta de Norma Oficial de eficiencia energética aminora el impacto sobre las finanzas públicas que ocasiona la incesante demanda de combustible importado, a lo cual se destinan

enormes recursos que podrían ser empleados en proyectos de interés social y en beneficio de los consumidores mexicanos.

Estudios del Centro Mario Molina y de la consultora McKinsey, que indican que una norma para mejorar la eficiencia energética en los automóviles nuevos es la medida de menor costo para reducir progresivamente la importación de gasolinas y alcanzar una disminución de 26% hacia el año 2030, un porcentaje que es igual o mayor al que se alcanzaría con una nueva refinería. Esto es relevante pues el sector que más rápidamente está aumentando su consumo de combustibles fósiles es el del transporte.

De hecho, en Estados Unidos, al anunciar la creación de una norma de eficiencia energética para autos nuevos, el presidente Barak Obama destacó que con esa medida buscaban reducir la dependencia energética del exterior. Algo similar a lo que han hecho los países que integran la Unión Europea, Japón, Corea del Sur, Canadá, China e India.

Y es que para recorrer la misma distancia, los vehículos de bajo rendimiento requieren hasta cuatro veces más gasolina que los automóviles eficientes.

En México, se estima que la demanda de gasolina aumentó en 55% durante la última década y crecerá otro 41% en la siguiente década. Esto conlleva un gasto creciente en subsidios al precio de la gasolina, que solamente en 2012 rondará los \$220 mil millones de pesos.

Estos gastos secuestran cada vez más fondos de las arcas públicas, dinero que podría ser utilizado para proyectos sociales, educativos o para la generación de nuevas cadenas productivas.

En realidad esta norma debió ser creada desde la década pasada, al observar que en el año 2000 las ventas de automóviles nuevos superaron en 83% el promedio del quinquenio anterior (1995-1999); este porcentaje se elevó a 97% en el año 2001 y superó el 100% a partir del 2002. Así, en nueve años (2000-2008) ingresaron al parque vehicular mexicano 9.2 millones de autos nuevos.

En total, el parque automotriz mexicano se triplicó entre 1995 y 2010, al sumar a los 8.3 millones de automóviles que existían un volumen de 13.1 millones más de autos nuevos y 5.8 millones de autos usados importados (entre 2005 y 2010). Esto generó un incremento galopante en la demanda de gasolinas, sin alguna propuesta de orientación social acerca de la importancia de la eficiencia energética.

Como resultado y con la escalada en el precio internacional del petróleo, en sólo cinco años (2005-2010) México debió aumentar en 400% el gasto por la importación de gasolinas.

De no adoptar medidas urgentes como la creación de una norma de eficiencia energética para los autos nuevos, el escenario será insostenible en pocos años.

Autos usados de importación

La propuesta de Norma de Eficiencia Energética para autos nuevos ayudará a generar una cultura de compra de vehículos con la cual los consumidores mexicanos valorarán progresivamente el alto costo que representa la ineficiencia.

Desde 2008, El Poder del Consumidor se ha pronunciado en contra de la importación irrestricta de autos usados procedentes de Estados Unidos, por existir suficiente evidencia del grave impacto que estaba causando esta apertura comercial desde el año 2005, por la entrada de un alto porcentaje de autos en malas condiciones de operación, sin convertidor catalítico, con elevadas emisiones de gases contaminantes.

El hecho de que entre el año 2005 y 2011, un total de 6.3 millones de mexicanos compraran vehículos en malas condiciones sin valorar la eficiencia, los costos de uso y mantenimiento, ni la vida útil del auto, es un reflejo del mercado automotriz que se ha conformado en nuestro país, ajeno a los criterios de eficiencia vehicular, lo cual termina afectando incluso a la industria automotriz.

Camionetas para 1.5 pasajeros

La Norma de Eficiencia Energética para autos nuevos contribuirá a impulsar nuevos criterios para el uso eficiente de los vehículos entre los consumidores mexicanos.

Varias ciudades mexicanas tienen un promedio de ocupación por automóvil inferior a dos pasajeros y las velocidades promedio de circulación han descendido rápidamente, como en la Ciudad de México donde pasaron de 38.5 kilómetros por hora en 1990 a 17 km/h en el año 2007, según estimaciones del GDF.

En ese contexto, resulta de un alto costo para la sociedad mexicana y para el país la intensa promoción de vehículos pesados, como las camionetas “familiares”, de “usos múltiples”, Van, Crossover o Pickup, para resolver las necesidades de transporte individual en las ciudades.

Esta promoción resulta contraproducente incluso para las empresas automotrices. Las dos mayores promotoras de estos vehículos en México, Ford y Chrysler, vivieron una caída en sus ventas en el mercado estadounidense en 2007 y no modificar su estrategia comercial las condujo a una de sus mayores crisis, ya que no identificaron la transición del mercado en busca de modelos más eficientes.

En México está sucediendo una situación similar, pues en 2010 se rompió la tendencia creciente de venta de camionetas y las preferencias del consumidor se orientaron hacia los autos compactos y subcompactos, que agruparon en 2011 el 60.4% de las ventas totales.

En ese contexto, no resultan favorables medidas como la adoptada por la empresa Ford que en agosto de 2010 solicitó un crédito del Export-Import Bank de Estados Unidos para trasladar a México 200 mil unidades de 4 modelos de camionetas cuyo rendimiento era inferior a 8 km/l, las cuales fueron ofertadas con precios “especiales”.

La ausencia de una cultura de eficiencia ha ocasionado que entidades con altos índices de urbanización y con problemas viales, como el DF y el Estado de México, encabecen las ventas de camionetas en el país, vehículos cuyas dimensiones agravan los problemas de congestión vial. A estas entidades les siguen: Jalisco, Nuevo León, Veracruz, Puebla, Tamaulipas, Guanajuato, Sinaloa y Coahuila.

Contaminación y salud

La Norma Oficial de eficiencia energética ayuda a reducir las emisiones contaminantes de los automóviles, lo cual resulta benéfico para la salud de la población, al tiempo que permite a los consumidores actuar realizando compras responsables y eficientes.

En la actualidad, la contaminación atmosférica, causada principalmente según los Inventarios de Emisiones por el parque vehicular, está cobrando la vida de 14 mil 700 personas al año, de acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En contraste, estimaciones del Instituto Nacional de Ecología indican que esta norma ayudará a reducir el ausentismo laboral por enfermedades. En el periodo 2013-2030, con la implementación de esta norma se dejarían de perder 153,265 días de trabajo y 1,391,363 días de actividad restringida por enfermedades respiratorias. Asimismo, se evitaría la muerte de 3,149 personas por enfermedades relacionadas con la contaminación atmosférica. Esto generaría beneficios por 4,170 millones de pesos.

Bajo un esquema de compromiso empresarial y normatividad estricta, las flotas vehiculares de países asiáticos y europeos alcanzaron mejoras sustanciales. Hasta 2009, un automóvil estadounidense emitía al año 1,500 kilogramos de CO₂ por arriba de un vehículo japonés o europeo. De ahí que en 2010 Estados Unidos haya elaborado una norma de eficiencia vehicular que, como en otros mercados, incluye apoyos financieros a los automóviles más eficientes, sanciones fiscales a los menos eficientes y una estricta normatividad que obliga a las empresas a fortalecer su venta de vehículos limpios y de alto rendimiento y sacar de esos mercados los autos menos eficientes, cuyas emisiones son dañinas para la salud.

El estadounidense Instituto de Efectos en la Salud (HEI, por su sigla en inglés) ha recabado amplia evidencia que asocia la contaminación provocada por el tráfico con el inicio del asma infantil y otras afecciones respiratorias, reducción de la función pulmonar y enfermedades cardiovasculares que incluso pueden derivar en la muerte (“Traffic-Related Air Pollution: A Critical Review of the Literature on Emissions, Exposure, and Health Effects”; disponible en <http://www.healtheffects.org/>).

Este estudio, elaborado por un panel internacional de expertos que se dieron a la tarea de revisar más de 700 estudios realizados en todo el mundo, estima que el área más afectada por las emisiones vehiculares está en un rango de 300 a 500 metros en torno a las autopistas urbanas y las avenidas de denso tráfico.

Ante esta situación, una de las principales opciones es tener autos más eficientes y menos contaminantes en las calles, con tecnología más verde cada año.

Y es que de acuerdo con el programa ProAire 2011-2020, el rubro de los autos particulares es uno de los mayores generadores de contaminantes “criterio”, de contaminantes tóxicos y de gases de efecto invernadero.

La exposición crónica a la contaminación del aire se asocia con el incremento de problemas cardiovasculares y respiratorios como el asma; con diversos tipos de cáncer, con problemas del sistema nervioso, con nacimientos prematuros, retraso en el crecimiento intrauterino, bajo peso al nacer, síndrome de muerte temprana y mortalidad infantil.

Se estima que entre el año 2001 y el 2005 murieron en México 38 mil personas por cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares e infecciones respiratorias relacionados con la exposición a la contaminación atmosférica, generada principalmente por automotores (Stevens, G.A., R.H. Dias y M. Ezzati. 2008. The effects of 3 environmental risks on mortality disparities across Mexican communities. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America).

Apoyos a la industria

La Norma Oficial de eficiencia energética puede definir una nueva estrategia de apoyos a la industria automotriz, condicionados a mejorar la eficiencia de los vehículos, para beneficio de todos los mexicanos.

Al igual que en Estados Unidos, el sector automotriz ocupa un sitio clave en la economía mexicana. No obstante, las ayudas que se le otorguen, al igual que en el país vecino, deberían estar condicionadas a que ese sector mejore su eficiencia energética. El gobierno estadounidense ha entendido que ahí está el presente y el futuro de esa industria. México debe aplicar la misma estrategia.

Los apoyos que se otorguen al sector automotriz, como los concedidos por instituciones como Nacional Financiera para estimular el mercado interno de venta de vehículos, en lo sucesivo debería estar enfocado exclusivamente a los vehículos eficientes, es decir, a automóviles que rindan al menos un promedio de 15 kilómetros por litro de gasolina y cuyas emisiones por kilómetro recorrido estén por debajo de los 150 gramos de dióxido de carbono (CO₂).

Esta medida no afectaría a ninguna marca en particular, ya que todas tienen modelos eficientes. Así, mientras se apoya el empleo y las cadenas productivas, se evita que los recursos del erario público sean entregados de manera incondicional.

De esa manera se estimulará que lleguen a México más vehículos con tecnologías de bajo consumo, vehículos a gasolina con motores más ligeros equipados con *turbocargadores*, transmisiones duales de alta eficiencia con seis velocidades o innovadores sistemas automáticos de paro-arranque (*stop-start*) que permitirían sustanciales ahorros de gasolina en semáforos y embotellamientos viales. En los últimos tres años han surgido vehículos con tecnologías que incrementan en más del 40% los kilómetros recorridos por cada litro de gasolina, en comparación con los mismos modelos de años anteriores.

Asimismo, se recomienda revisar en 2015 los resultados de la aplicación de esta Norma de Eficiencia Energética y evaluar la posibilidad de alinearla con los estándares de eficiencia internacional más exigentes. Esto para evitar que la industria automotriz aplique un doble estándar en nuestro país, lo cual sería perjudicial para los consumidores mexicanos.

Atentamente

Gerardo Moncada Martínez
Director de Transporte eficiente y Calidad del aire
El Poder del Consumidor AC