Contacto CONAMER JRL - LCF - CFP - B000184045

De: Jorge Villarreal <jorge.villarreal@iniciativaclimatica.org>
Enviado el: lunes, 29 de octubre de 2018 03:30 p. m.
Para: Contacto CONAMER
Asunto: Observaciones Anteproyecto modificación NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013
Datos adjuntos: Carta ICM sobre anteproyecto modificación NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.pdf

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Comisionado Nacional
CONAMER

Estimado Mtro. Gutiérrez:

Me permito enviarle, anexo a este correo, una carta con los comentarios de nuestra organización, la Iniciativa Climática de México, sobre el "Anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emisiones de bióxido de carbono (CO_2) 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" con el número de expediente 04/0082/300818.

Agradezco su atención.

Cordialmente,

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA
CONTROL DE GESTIÓN
29 OCT. 2018
RECIBIDO
15:31

Jorge Villarreal Padilla
Director de Política Climática

Iniciativa Climática de México
www.iniciativaclimatica.org
Miguel Laurent #70 - piso 4. Col. Del Valle-Tlacoquemécatl
Delegación Benito Juárez. Ciudad de México. C.P. 03100.
Teléfono Oficina: (+52) (55) 53351282
Teléfono Móvil: (521) (55) 34557805
Skype: jorgeboell

Ciudad de México, 29 de octubre de 2018.

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Comisionado Nacional
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

Por medio de la presente, la Iniciativa Climática de México se dirige a ustedes para realizar observaciones iniciales al Anteproyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, sobre emisiones de dióxido de carbono 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:

- El Anteproyecto de Norma establece criterios extremadamente laxos que no contribuirán en lo absoluto a mejorar la eficiencia de los vehículos ligeros nuevos en México. En su forma actual, la NOM permite escenarios de reducción de emisiones de bióxido de carbono que pueden ser incluso peores que los escenarios inerciales esperados de penetración de los vehículos híbridos y eléctricos en ausencia de una NOM.
- El Anteproyecto de Norma ofrece una cantidad exagerada de créditos, que ocasionaría que no hubiera ningún beneficio en emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) evitadas. Si bien los objetivos/metas del Anteproyecto pueden considerarse como conceptualmente razonables, los créditos que se ofrecen cancelarían la mayoría de los beneficios por reducción de emisiones de GEI.
- La extrema flexibilidad otorgada por el nivel propuesto de créditos destruye por completo el espíritu que se persigue con la Norma, que es la reducción real, no simulada, de las emisiones de GEI.
- Alrededor del 50% de los beneficios que debieran obtenerse con la aplicación de la NOM se pierden debido al diseño inadecuado de los créditos otorgados por las tecnologías que no operan dentro del ciclo de prueba y por los sistemas mejorados de aire acondicionado. Estas tecnologías fueron diseñadas para brindar beneficios reales independientemente del ciclo de manejo de prueba que se use. Desafortunadamente, el Anteproyecto de NOM no incluye suficientes detalles ni mecanismos de cumplimiento necesarios para asegurar que los beneficios corresponden a los créditos otorgados.
- Por ejemplo, en el caso de la Norma que aplica en los Estados Unidos (en cuyo diseño se basó este Anteproyecto de Norma), por la utilización de pintura reflejante se le otorga al vehículo un crédito de 0.2 g/km, mientras que en el Anteproyecto de NOM para México se pretende dar un crédito de 6.25 g/km, lo que significa 30 veces más que los beneficios en GEI que ofrece esta tecnología.
- Hasta un 30% adicional de los beneficios en reducción de GEI se pierden por el exceso de créditos por vehículos eléctricos y otras llamadas tecnologías avanzadas. Debido a los altos multiplicadores, se otorgan compensaciones o créditos desmedidos por la venta de vehículos eléctricos, enchufables e híbridos. El Anteproyecto de NOM ofrece multiplicadores que son 10

veces mayores que los que se han usado en otros mercados importantes en el mundo. Además, el mecanismo de cálculo de los créditos es innecesariamente complejo, basándose en las ventas máximas de vehículos en Europa y en los Estados Unidos. Como resultado, una armadora que vendiera 850 vehículos eléctricos fuera de nuestras fronteras antes del 2025, alcanzaría alrededor de un tercio del total de su obligación de reducción de GEI.

Por estas razones, solicitamos respetuosamente que NO SE APRUEBE el Anteproyecto de NOM en los términos propuestos. Es indispensable ampliar el período de consulta, convocar a un diálogo plural e informado que permita mejorar el alcance y contenido propuesto. Su posible impacto económico, energético y ambiental no es menor. En el ciclo de vida de la Norma hasta el 2025, impactará aproximadamente en 12,000,000 nuevas unidades, considerando un incremento de flota anual del 2%. Es decir, hasta un 30% de la flota total que circulará en nuestro país en el 2025.

México ha acumulado durante la última década un rezago significativo en sus normas aplicables a los vehículos nuevos con relación a emisiones de contaminantes y de emisiones de bióxido de carbono (eficiencia de combustible) con respecto a los estándares que aplican ya un número creciente de países importantes incluyendo nuestros socios comerciales de Norteamérica.

De aceptarse y publicarse el Anteproyecto de NOM en su versión actual, la imagen y prestigio internacional de nuestro país se verían negativamente afectados pues parecería que México intenta engañar a la comunidad internacional con una simulación, promoviendo una norma de eficiencia tan laxa que en realidad no tendrá beneficios reales en la reducción de emisiones de bióxido de carbono. Esta situación sería detectada y reportada internacionalmente por medio de los diferentes mecanismos de monitoreo, reporte y verificación que la comunidad internacional viene realizando sobre el avance de los países en el cumplimiento de sus compromisos dentro del acuerdo de París.

Por su enorme trascendencia, las nuevas autoridades federales que tomarán posesión el 1º de diciembre deben tener la oportunidad de convocar reuniones con todos los actores clave y revisar con detenimiento la evidencia técnica y los análisis económicos relacionados con esta NOM.

Atentamente,

Jorge Villarreal Padilla
Director del Programa de Política Climática
Iniciativa Climática de México A.C.