

**Contacto CONAMER**

JRL-LCF-CFP- B000184513

**De:** Petra Paz Ramirez <ppaz@sedema.cdmx.gob.mx>  
**Enviado el:** martes, 27 de noviembre de 2018 12:49 p. m.  
**Para:** Contacto CONAMER  
**CC:** Patricia Camacho Rodriguez  
**Asunto:** RV: Comentarios a NOM-163-SREMARNAT-ENER-SCFI-2013  
**Datos adjuntos:** SEDEMA\_DGGCA\_5365\_2018\_NOM163.pdf; Comentarios NOM-163.pdf

Buen día, reenvío los comentarios emitidos por la Secretaría del Medio Ambiente de la CDMX, del Anteproyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.

Subdirección de Inventario y Modelación  
SEDEMA  
Tel. 5278 9931 ext. 6420

**De:** Petra Paz Ramirez  
**Enviado el:** lunes, 26 de noviembre de 2018 07:17 p.m.  
**Para:** 'luis.acevedo@semarnat.gob.mx' <luis.acevedo@semarnat.gob.mx>  
**CC:** Patricia Camacho Rodriguez <pcamachor@sedema.cdmx.gob.mx>; 'ccp-dggca@sedema.df.gob.mx' <ccp-dggca@sedema.df.gob.mx>  
**Asunto:** Comentarios a NOM-163-SREMARNAT-ENER-SCFI-2013

Comité Consultivo Nacional de Normalización de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
P r e s e n t e

Con la finalidad de coadyuvar en la mejora regulatoria, se envían los comentarios de la Secretaría del Medio Ambiente de la CDMX, del Anteproyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, publicado el 28 de septiembre del presente año.

Atentamente

Subdirección de Inventario y Modelación  
SEDEMA  
Tel. 5278 9931 ext. 6420



Ciudad de México, a 26 de noviembre de 2018.

SEDEMA/DGGCA/ 5365 /2018

**Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero**  
**Comisionado Nacional**  
**Comisión Nacional de Mejora Regulatoria**  
**P r e s e n t e**

En referencia al *Anteproyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, 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*, publicado el día 29 de septiembre en el Diario Oficial de la Federación, se envían en Anexo, comentarios y observaciones realizadas por esta Dirección general a dicho documento.

Lo anterior, con la finalidad de contribuir al mejoramiento regulatorio cuyo objetivo es disminuir las emisiones de dióxido de carbono por la operación de vehículos automotores por sus afectaciones globales en el clima, esperando que estas observaciones coadyuven al cumplimiento de reducción de gases de efecto invernadero como se estipula en el proyecto de modificación de la norma que se comenta.

Esperando que nuestros comentarios sean de utilidad y considerados en la revisión de Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013.

Sin más por el momento le envío un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**  
**LA DIRECTORA GENERAL**

  
**DRA. BEATRIZ CÁRDENAS GONZÁLEZ**

*Por un uso ambientalmente responsable y sustentable del papel, las siguientes copias se envían de forma electrónica*

C.c.c.e.p. M. en C. Tanya Müller García.- Secretaria de Medio Ambiente.- (copias@sedema.df.gob.mx)  
M. en I. Patricia Camacho Rodríguez.- Directora de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones.- (pcamachor@sedema.cdmx.gob.mx)

Elaboró: PPR



Revisó: PCR



Autorizó: BCG



Secretaría del Medio Ambiente  
Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire  
Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones  
Tlaxcoaque No. 8, Piso 6,  
Col. Centro de la Ciudad de México  
C.P. 06090, Del. Cuauhtémoc  
Tel. 5278 9931 / ext. 6411

## Anexo

**Comentarios al PROYECTO de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, *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.***

Pág.	Párrafo	Dice	Comentarios/Observaciones
Sección: Considerando			
2	4	<i>"... Que la NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 tuvo otros <u>beneficios colaterales, como son la disminución de las emisiones de contaminantes locales, la mejora en la calidad del aire y, por lo tanto, la reducción de los impactos negativos en la salud de la población...</u>"</i>	Deben incluirse las referencias de las evaluaciones y/o estudios que sustenten o demuestren la disminución de las emisiones de contaminantes locales, así como la reducción de los impactos negativos en la salud de la población.
Sección: 1. Objetivo y campo de aplicación			
4	3	<i>"...; así como los empleados para labores agrícolas; para terreno montañoso, desértico, playas o vías férreas; motocicletas, tractores agrícolas o maquinaria ..."</i>	¿Cuál es el fundamento para excluir a las motocicletas?, <b>no se deberá excluir</b> debido al aumento de este tipo de vehículos en todo el país.
Sección: 3. Términos y definiciones			
6	3.12, segundo párrafo	<i>"Cabe señalar que la evidencia documental podrá incluir, entre otros, informes de resultados de las pruebas realizadas por laboratorios, ya sea que pertenezcan al propio fabricante ..."</i>	Debe decir: "Cabe señalar que la evidencia documental <b>deberá</b> incluir, entre otros, informes de resultados de las pruebas realizadas por laboratorios, ya sea que pertenezcan al propio fabricante ..."
6	3.15	3.15. Laboratorio de pruebas:	Debe decir: 3.15. Laboratorio de pruebas <b>acreditados</b> :
Sección: 4.1. Generalidades			
7	2	<i>"...criterios de aceptación definidos en el numeral 4.7..."</i>	Se deben definir "criterios de aceptación"
7	3	<i>"Los Corporativos que cuenten con Créditos excedentes vinculados a los vehículos automotores nuevos de Años modelo 2012 a 2016, podrán emplearlos en la evaluación del cumplimiento que se llevará a cabo al concluir las Ventas del Año modelo 2025, de acuerdo con el numeral 4.7,</i>	Debe decir: <i>"Los Corporativos que cuenten con Créditos excedentes vinculados a los vehículos automotores nuevos de años modelo 2018 y posteriores.</i>  Observación: Utilizar años modelo 2012 a 2016 con la finalidad de obtener el certificado de cumplimiento de este proyecto de norma, puede ocasionar que los corporativos ofrezcan, produzcan o comercialicen vehículos que no cumplan los estándares establecidos.

Pág.	Párrafo	Dice	Comentarios/Observaciones
Sección: 4.2. Promedio corporativo ponderado meta (PCPM) en términos de emisiones de bióxido de carbono			
8	4.2.1, primer párrafo	“... Tablas 1, 2 y 3 conforme a lo establecido en 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana...”	Debe decir: “...Tablas 1, 2 y 3 conforme a lo establecido en el numeral 4.2.2 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana...”
8	4.2.2.	“Cálculo de las Emisiones de CO2 meta (g CO2/km)”	Debe decir: “Cálculo de la sombra”
8	4.2.3.	“Cálculo de la sombra”	Debe decir: “Cálculo de las Emisiones de CO2 meta (g CO2/km)”
Sección: 4.3. Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de emisiones de bióxido de carbono			
11	4.3.3, b) y c)		Se deberán definir las constantes utilizadas en las ecuaciones de los incisos b) y c)
Sección: 4.4. Determinación del Promedio corporativo ponderado observado (PCPO) en términos de rendimiento de combustible (km/l)			
11	Cuadro 4	La tabla 4. Factores de conversión de CO2 por tipo de combustible.	Se solicita colocar la fuente de información de los factores de conversión.
Sección: 4.5. Créditos			
12	4.5.1., a)	“Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2017 y 2018”  “Los Créditos se otorgarán a los Corporativos de acuerdo con el cumplimiento de alguno de los siguientes criterios: i. Ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos Años modelo 2017 o 2018. ii. Comercialice vehículos altamente eficientes equivalentes cuyas...”	Debe decir: “Para flotas de vehículos automotores nuevos de Años modelo 2018” No se debe considerar al año 2017, toda vez que estos debieron de reportarse en 30 de abril de 2018, de acuerdo con el numeral 4.6.3, Tabla 16. Calendario.  Eliminar i. Ofrezcan o produzcan en el país vehículos híbridos, híbridos conectables o eléctricos Años modelo 2017 o 2018. Debido a que el sólo ofrecer o producir vehículos, no presenta ningún beneficio ambiental.
12	4.5.1 Inciso b)	“...Los Corporativos tendrán que <b>aplicar las dos Metodologías que se establecen a continuación</b> , a fin de determinar el monto del Crédito TAE que les será aplicable y para ello tendrán que utilizar la información de las Tablas 6, 7, 8 y 9, del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana y aplicar las fórmulas que aparecen en este numeral, según corresponda...”	Definir la forma de qué se utilizarán los resultados de las dos metodologías, ¿cuál será el criterio de definición del resultado final, se utilizará el promedio de ambos resultados?.
13	Ecuación de Ventas adicionales TAE i	“... Donde: ... <b>% penetración TAE i en EU o UE</b> : es el porcentaje de penetración de vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible que los Corporativos comercializan en el Año modelo correspondiente en los Estados Unidos de América. Cabe indicar que únicamente en el caso de que un Corporativo no comercialice el tipo de vehículos antes mencionados, en el Año modelo correspondiente, podrá emplear el porcentaje de penetración de esos vehículos en la Unión Europea...”	Se deberá eliminar el <b>% penetración TAE i en EU o UE</b> . Se considera que no habrá un beneficio ambiental en México al utilizar los porcentajes de penetración de vehículos eléctricos e híbridos en los Estados Unidos ó la Unión Europea toda vez que las ventas en dichos países no son representativas de México.

Pág.	Párrafo	Dice	Comentarios/Observaciones				
17	4.5.2., a), fracción ii. y 4.5.2, b) fracción iii	<p><b>Tabla 10. Créditos por sistema de aire acondicionado</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año modelo</th> <th>2017 y 2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Emissiones g CO2/km</td> <td>0.9</td> </tr> </tbody> </table>	Año modelo	2017 y 2018	Emissiones g CO2/km	0.9	<p>Es excesivo el crédito de 0.9 g CO2/km, ya que otras regulaciones como por ejemplo la de Estados Unidos, contempla <b>valores diferenciados de acuerdo a tipo de tecnología a introducir</b> además de hacer una diferenciación para vehículos de pasajeros y vehículos ligeros años modelo 2017 y posteriores.</p> <p><b>Fuente:</b> EPA (2012). <i>2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards</i>, 86.1868–12. CO2 credits for improving the efficiency of air conditioning systems, page 63167</p>
Año modelo	2017 y 2018						
Emissiones g CO2/km	0.9						
20	4.5.4.	<p><b>Tabla 15. Créditos por el programa de penetración de tecnologías fuera de ciclo</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año modelo</th> <th>2019 a 2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Emissiones g CO2/km</td> <td>6.25</td> </tr> </tbody> </table>	Año modelo	2019 a 2025	Emissiones g CO2/km	6.25	<p>Es excesivo el crédito de 6.25 g CO2/km; ya que, en otras regulaciones, como por ejemplo la de Estados Unidos se tienen valores diferenciados por tipo de tecnología fuera de ciclo.</p> <p><b>Fuente:</b> EPA (2012). <i>2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards</i>. Page 62834.</p>
Año modelo	2019 a 2025						
Emissiones g CO2/km	6.25						