

Contacto CONAMER

JRL-LCF-CFP- B000184537

De: Michael Geller <mgeller@Meca.org>
Enviado el: martes, 27 de noviembre de 2018 07:26 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: luis.acevedo@semarnat.gob.mx; Rasto Brezny
Asunto: Commentary to the file 04/0082/300818
Datos adjuntos: MECA_comments_SEMARNAT LDV GHG 2018 - Spanish Translation.pdf;
MECA_comments_SEMARNAT LDV GHG 2018.pdf

27 November 2018

To: Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Comisionado Nacional
CONAMER

Please find attached comments (in English with Spanish translation) from the Manufacturers of Emission Controls Association (MECA) on:

Proposed Draft Amendment to the Official Mexican Standard NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, Emissions of carbon dioxide (CO₂) from the exhaust and its equivalence in terms of fuel efficiency, applicable to new automotive vehicles of gross vehicle weight of up to 3,857 kilograms.

Thank you very much for your consideration.

Best regards,

Michael D. Geller, Ph.D.
Deputy Director
Manufacturers of Emission Controls Association
2200 Wilson Blvd. Suite 310
Arlington, VA 22201
202-296-4797 ext. 118
www.meca.org



COMENTARIOS DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE CONTROLES DE EMISIONES (MECA) A LA NORMA PROPUESTA DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE (NOM-163)

Noviembre 27, 2018

La Asociación de Fabricantes de Controles de Emisiones (MECA) agradece la oportunidad de proporcionar comentarios a la propuesta de regulación del gobierno mexicano para establecer estándares de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para vehículos ligeros y estándares de promedios corporativos de rendimiento de combustible. MECA felicita al gobierno mexicano por proponer que sus estándares de bióxido de carbono y rendimiento de combustible para vehículos ligeros se alineen a los estándares 2017-2025 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA). Sin embargo, tenemos preocupaciones importantes en varios aspectos de la propuesta. Creemos que existe una oportunidad importante para mejorar significativamente el rendimiento de combustible para automóviles de pasajeros, camionetas ligeras y vehículos medianos de pasajeros a través de estándares de neutralidad tecnológica y, por lo tanto, reducir la dependencia del petróleo extranjero.

MECA es una asociación sin fines de lucro de los principales fabricantes a nivel mundial de controles de emisiones, eficiencia de combustión y tecnologías de ahorro de combustible para fuentes móviles. Los miembros de MECA suministran todas las tecnologías necesarias para vehículos eléctricos y electrificados, desde sistemas híbridos de arranque-parada y sistemas híbridos de 48 voltios, arquitecturas híbridas integrales e híbridas conectables hasta todos los componentes de baterías eléctricas y celdas de combustible. Nuestros miembros tienen más de 40 años de experiencia y una trayectoria comprobada en el desarrollo y la fabricación de soluciones de movilidad limpia para una amplia variedad de vehículos y equipos en carretera y fuera de carretera, incluida una amplia experiencia en el desarrollo de controles de emisiones para reducir contaminantes criterio y GEI en vehículos ligeros a gasolina y diésel en todos los mercados del mundo. Nuestra industria ha desempeñado un papel importante en la historia de éxito de las emisiones asociadas con los vehículos ligeros en América del Norte y ha apoyado continuamente los esfuerzos para desarrollar programas innovadores de tecnología para reducir los problemas de calidad del aire, crear empleos y reducir el consumo de combustible de los vehículos.

Industria Proveedora Automotriz

Las compañías que diseñan y fabrican productos de tecnología para el control de emisiones y eficiencia para cumplir con los estándares de gases de efecto invernadero emplean a casi 300,000 personas en más de 1,200 instalaciones en toda América del Norte (ver <https://www.bluegreenalliance.org/wp-content/uploads/2017/05/Supplying-Ingenuity-vFINAL-low-res.pdf>), incluyendo miles de empleos en México. La industria de la movilidad limpia existe en gran parte debido a las regulaciones nacionales que han requerido reducciones de la contaminación de los vehículos y combustibles para alcanzar estándares de calidad del aire basados en la protección de la salud y para alcanzar los objetivos ambientales y de salud pública de los países. Nuestra industria ha respondido a los objetivos nacionales para aumentar la independencia energética al reducir el consumo de combustible. De hecho, una encuesta reciente de los miembros de MECA concluyó que la gran mayoría de nuestros miembros hicieron inversiones en respuesta a la regulación de 2012 de la EPA de Estados Unidos (EU) para establecer los estándares de GEI y CAFE para 2017-2025. Además, más de la mitad de las empresas miembros de MECA han experimentado un crecimiento laboral en respuesta a esos estándares. De hecho, los proveedores automotrices han visto un aumento general del 23 por ciento en el empleo desde 2012, que puede atribuirse en parte al desarrollo avanzado de tecnología impulsado por la reglamentación de los EU del 2012 y la regulación NOM-163 de México de 2013. Finalmente, cada año la industria de controles de emisiones ha invertido miles de millones de dólares para desarrollar las tecnologías necesarias para cumplir con las futuras normas de emisiones y rendimiento de combustible. Estas inversiones no se harían si no fuera por las regulaciones que impulsan mejores tecnologías y desempeño que están siendo establecidas por los gobiernos alrededor del mundo.

Definiciones de los híbridos

La propuesta de México no incluye la definición de un vehículo híbrido o la distinción entre diferentes tipos de hibridación. Debido a la diversidad de trenes motrices con diferentes niveles de electrificación, MECA cree que es fundamental definir los tipos de hibridación y asignar créditos según el beneficio de ahorro de combustible que ofrecen. Para vehículos, estos niveles pueden ser micro (arranque-parada), leve (48 voltios) o híbrido completo. Al definir esto, México podría evitar la confusión entre las partes reguladas y los consumidores y proporcionar diferentes incentivos que podrían escalarse de manera apropiada con los beneficios de las tecnologías. Sin definiciones más claras de vehículos híbridos, establecer un valor de crédito único para todos los tipos de híbridos probablemente incentivará la implementación de la tecnología más barata y menos efectiva. Por ejemplo, los fabricantes de equipos originales (OEM) pueden preferir los sistemas micro-híbridos de arranque-parada (start-stop) en lugar de los diseños de híbridos completos, ya que las tecnologías reciben los mismos créditos a pesar de proporcionar diferentes beneficios de ahorro de combustible. El esquema de crédito propuesto podría resultar en la penetración de relativamente pocos vehículos de tecnología avanzada en el mercado mexicano y resultar en beneficios mínimos en el ahorro de combustible, lo que debilitaría los objetivos del programa NOM-163.

Incentivos y Créditos

MECA apoya el uso introductorio y temporal de incentivos para promover tecnologías innovadoras que pueden verse perjudicadas por la falta de exposición y experiencia del cliente. Sin embargo, para que una tecnología sea una solución sostenible y duradera, debe demostrar la capacidad de competir sobre la misma base con otras tecnologías para permitir a los consumidores elegir la opción que satisfaga sus necesidades al tiempo que cumple con los estándares de rendimiento. La EPA en EU reconoció esto en su regulación de 2011 al eliminar gradualmente los créditos para los vehículos eléctricos (EV) tanto, híbridos conectables (PHEV), de batería (BEV) y celda de combustible (FCEV) para los años modelo 2022-2025. De manera similar, la Comisión Europea ha reducido gradualmente la magnitud de los multiplicadores en sus estándares de 2015 de 3.5 a 1.5 durante tres años y en los estándares de 2020 de 2 a 1.3 para 2022. Los supercréditos se han eliminado virtualmente en la última propuesta europea para los años modelo 2025-2030 con multiplicadores de sólo 1.2 a 1.1. Estas tecnologías de tren motriz han existido durante décadas y han madurado hasta el punto en que casi todos los fabricantes ofrecen varios modelos electrificados para un total de más de 50 modelos equipados con estas tecnologías, lo que permite a los consumidores tomar decisiones informadas con respecto a los vehículos de tren motriz avanzado. Los fabricantes de vehículos han hecho anuncios públicos de 85 modelos diferentes de vehículos electrificados que estarán disponibles para 2021.

Un informe reciente del Consejo Internacional en Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) (https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Integrating-EVs-US-EU_ICCT_Working-Paper_22062017_vF.pdf) señala que California prevé solo un 8% la penetración de EV en 2025 debido a los créditos multiplicadores, lo que significa que será difícil para el estado cumplir con su objetivo del 30% para 2030 a menos que se revise el esquema de crédito actual. De hecho, en su informe, ICCT advierte que la dependencia a largo plazo de los multiplicadores para la tecnología de cero emisiones (ZEV) puede dar como resultado la consecuencia involuntaria del aumento de las emisiones reales por parte de la flota que no es ZEV ya que estos tiene niveles más altos de emisiones. De manera similar para México, el análisis de ICCT concluyó que los créditos improductivos reducirán el ahorro de combustible hasta en un 75%. Esto se debe en parte a una reducción del 15-30% en el ahorro de combustible por los créditos propuestos para vehículos eléctricos e híbridos. La propuesta de México contempla créditos para vehículos híbridos y eléctricos que son diez veces más altos que las regulaciones similares alrededor del mundo, lo que significa que los OEM podrían dedicar un mínimo esfuerzo en implementar tecnologías de ahorro de combustible y ganar grandes saldos positivos de crédito. A modo de referencia, la última regulación de GEI para vehículos ligeros de la EPA, otorga un multiplicador de crédito máximo de dos (2.0) para vehículos eléctricos, que se

eliminará después de 2022.

Otro informe reciente de ICCT

(https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ZEV_Regulation_Briefing_20181017.pdf) señala que la eliminación gradual de los multiplicadores en Europa y los Estados Unidos en 2022-2023 muestra un mayor entendimiento de que los incentivos artificiales sirven como catalizadores temporales y de introducción temprana para estos mercados más grandes, pero pueden llevar a una concesión sustancial en el consumo de combustible y los beneficios de CO₂ si no se realizan correctamente. Dado el número de modelos de vehículos eléctricos ofertados y la disminución de sus costos, no se necesitan grandes créditos para los OEM para incentivar la producción, y un esquema de crédito sobre incentivado resultará en la erosión de los beneficios anticipados por los estándares. MECA recomienda que los multiplicadores de la propuesta actual se revisen a la baja para que sean consistentes con los multiplicadores que se usan en otras regiones. Además, los créditos para cada OEM deben limitarse después de que se introduzcan en el mercado una serie de vehículos híbridos y eléctricos, y los créditos para todos los OEM deben eliminarse gradualmente con el tiempo. MECA exhorta a México a revisar la propuesta más reciente de la Unión Europea sobre estándares de GEI y rendimiento de combustible para vehículos ligeros, que incentiva a los OEM a vender vehículos eléctricos e híbridos a través proporcionando una reducción directa en la exigencia de la norma de CO₂ basada en la penetración de mercado de estos vehículos. Los OEM europeos que logren una penetración de vehículos de cero y bajas emisiones superior al nivel de referencia propuesto del 15% en 2025 y del 30% en 2030, serán recompensados en forma de un objetivo de CO₂ menos estricto (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_es). Estos tipos de incentivos basados en el mercado fomentan mayores ventas de vehículos eléctricos y electrificados y conducen a los resultados económicos y ambientales más efectivos.

MECA representa a los proveedores de tecnología tanto de ciclo (on-cycle) como fuera de ciclo (off-cycle), por lo que estamos comprometidos con políticas de crédito que aseguren reducciones de emisiones de CO₂ medibles y verificables en el mundo real. Los créditos propuestos fuera de ciclo y de aire acondicionado de México deben reconfigurarse para representar mejor los beneficios de estas tecnologías. La propuesta establece estos créditos en un valor único que es independiente de la tecnología y el beneficio demostrado. Este enfoque de talla única no incentiva a que las mejores tecnologías sean desarrolladas y llevadas al mercado porque un OEM es recompensado con el mismo crédito por una tecnología que proporciona solo un beneficio menor, especialmente si una tecnología que brinda un beneficio mayor cuesta más. MECA recomienda que México revise su propuesta para incluir menús de créditos, como los que se encuentran en la regulación de GEI de vehículos ligeros de EU sobre tecnologías específicas aprobadas que otorgan créditos fuera de ciclo y de aire acondicionado basados en el beneficio real de cada tecnología aprobada previamente.

Otro ejemplo de política en el que se han utilizado las flexibilidades de certificación para incentivar la introducción temprana de tecnologías avanzadas en el mercado es el programa de eco-innovación que forma parte de los estándares de GEI de vehículos ligeros de la Comisión Europea y proporciona una vía para que tanto los proveedores de tecnología como los fabricantes de vehículos puedan demostrar y aplicar para tecnologías fuera de ciclo (<https://circabc.europa.eu/sd/a/bbf05038-a907-4298-83ee-3d6cce3b4231/Technical%20Guidelines%20October%202015.pdf>).

Un programa que asigna valores de crédito basados en la demostración de la eficacia de la tecnología en el mundo real es la mejor manera de garantizar que se implementen las tecnologías más rentables y de que se obtengan las reducciones de ahorro de combustible esperadas en el marco del programa.

Cumplimiento

La propuesta de México no determina el cumplimiento de estas normas hasta después de 2025. La propuesta promedia todos los años juntos, lo que no incentiva el cumplimiento anticipado. Además, como se ha encontrado en otras regulaciones de rendimiento de combustible y GEI, la recopilación de datos al principio del período de implementación regulatoria es muy beneficiosa para las agencias reguladoras,

fabricantes de equipos originales, proveedores y consumidores. Los datos de cumplimiento de los años iniciales de implementación de una regulación pueden proporcionar información clave sobre la penetración de la tecnología, la durabilidad, la costo efectividad y la aceptación por parte del consumidor. Además, el requerimiento de cumplimiento anual proporciona a un regulador información sobre cómo las partes reguladas planean cumplir con la normatividad, incluida la carga que tiene una regulación para una parte regulada. En algunos casos, las partes reguladas han optado por pagar multas en lugar de cumplir con los requisitos de una regulación. Este fue el caso de la regulación del sistema de diagnóstico a bordo (OBD) para vehículos pesados en California, que el estado revisó recientemente para ajustarla. Una política que permite pagar multas por el cumplimiento no alcanza los objetivos de calidad del aire o ahorro de combustible de una regulación.

En conclusión, MECA felicita a México por tomar medidas importantes para continuar reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar el rendimiento de combustible de los automóviles y camionetas ligeras. Hemos proporcionado sugerencias que creemos harán que la propuesta final sea mucho más sólida al generar mayores beneficios para la seguridad energética de México, así como mejores incentivos para que la industria automotriz invierta en México y genere empleos en el sector. Los miembros de MECA estamos preparados para hacer nuestra parte y ofrecer tecnologías de eficiencia y control de emisiones avanzadas y rentables al sector de vehículos ligeros ayudando a lograr un menor consumo de combustible y al mismo tiempo cumplir con futuras reducciones de contaminantes de criterio.

CONTACTO:

Rasto Brezny
Executive Director
Asociación de Fabricantes de Controles de Emisión (MECA)
2200 Wilson Boulevard
Suite 310
Arlington, VA 22201
U.S.A.
Tel.: (202) 296-4797 x106
E-mail: rbrezny@meca.org

COMMENTS OF THE MANUFACTURERS OF EMISSION CONTROLS ASSOCIATION ON PROPOSED MEXICO LIGHT-DUTY VEHICLE GREENHOUSE GAS AND FUEL ECONOMY STANDARDS (NOM-163)

November 27, 2018

The Manufacturers of Emission Controls Association (MECA) is pleased to provide comments on the Mexican Government's proposed rulemaking to establish light-duty vehicle greenhouse gas emission standards and corporate average fuel economy standards. MECA commends the Mexican Government for proposing to align its light-duty vehicle carbon dioxide and fuel economy standards with the U.S. Environmental Protection Agency's (EPA) 2017-2025 standards. However, we have significant concerns with several aspects of the proposal. We believe an important opportunity exists to significantly improve fuel economy for passenger cars, light-duty vehicle trucks, and medium-duty passenger vehicles through technology neutral standards, and thereby reduce dependence on foreign oil.

MECA is a non-profit association of the world's leading manufacturers of emission control, combustion efficiency and fuel saving technology for mobile sources. MECA members supply the full complement of electrified and electric vehicle technologies from micro-hybrid start/stop and mild hybrid 48 volt systems, full hybrid and plug-in hybrid architectures to all electric battery and fuel cell components. Our members have over 40 years of experience and a proven track record in developing and manufacturing clean mobility solutions for a wide variety of on-road and off-road vehicles and equipment, including extensive experience in developing criteria pollutant and GHG reducing emission controls for gasoline and diesel light-duty vehicles in all world markets. Our industry has played an important role in the emissions success story associated with light-duty vehicles in North America and has continually supported efforts to develop innovative, technology-forcing, emissions programs to mitigate air quality problems, create jobs and reduce fuel consumption from vehicles.

Automotive Supplier Industry

Companies that design and manufacture emission control and efficiency technology products to meet greenhouse gas standards employ nearly 300,000 people at over 1200 facilities across North America (see <https://www.bluegreenalliance.org/wp-content/uploads/2017/05/Supplying-Ingenuity-vFINAL-low-res.pdf>), including thousands of jobs in Mexico. The clean mobility industry exists largely because of national regulations that have required pollution reductions from vehicles and fuels to achieve health-based air quality standards to achieve countries' public health and environmental goals. Our industry has responded to national goals to increase energy independence by reducing fuel consumption. In fact, a recent survey of MECA members concluded that the vast majority of our members made investments in response to the U.S. EPA's 2012 rulemaking to set GHG and CAFE standards for 2017-2025. In addition, over half of MECA member companies have experienced job growth in response to those standards. In fact, automotive suppliers have seen an overall 23 percent increase in employment since 2012, which can partly be attributed to advanced technology development spurred by the 2012 U.S. rulemaking and Mexico's 2013 NOM-163 regulation. Finally, each year the emission control industry has invested billions of dollars to develop the technologies needed to meet future

emission and fuel economy standards. These investments would not be made if not for technology forcing, performance-based regulations being set by governments around the world.

Definitions of Hybrids

Mexico's proposal includes no definition of a hybrid vehicle or distinction between different types of hybridization. Because of the diversity of powertrains with different levels of electrification, MECA believes that it is critical to define the types of hybridization and assign credits based on the fuel saving benefit they offer. For vehicles, these include micro, mild or full hybrid. By defining these, Mexico could prevent confusion amongst the regulated parties as well as consumers and provide for different incentives that could be scaled appropriately with the benefits of the technologies. Without clearer definitions of hybrid vehicles, setting a single credit value for all types of hybrids will likely incentivize the implementation of the cheapest and least effective technology. For example, OEMs may favor micro-hybrid start-stop systems over full hybrid designs because the technologies are given the same credits despite providing different fuel saving benefits. The proposed credit scheme could result in penetration of relatively few advanced technology vehicles into the Mexican vehicle market and deliver minimal benefits in fuel savings, undermining the goals of the NOM-163 program.

Incentives and Credits

MECA supports the early introductory use of incentives to promote innovative technologies that can be disadvantaged by lack of customer exposure and experience. However, in order for a technology to be a sustainable and durable solution, it must demonstrate the ability to compete on the same basis with other technologies to allow consumers the choice that meets their needs while meeting performance based standards. U.S. EPA recognized this in its 2011 rule by phasing out credits for MY2022-2025 PHEVs, BEVs and FCEVs. Similarly the European Commission has phased down the magnitude of multipliers in their 2015 standards from 3.5 to 1.5 over three years and in the 2020 standards from 2 to 1.3 by 2022. Supercredits have been virtually eliminated in the latest European proposal for model years 2025-2030 with multipliers of only 1.2 to 1.1. These powertrain technologies have been around for decades and have matured to the point where almost every manufacturer is offering several electrified models for a total of over 50 models equipped with these technologies, allowing consumers to make informed choices with respect to advanced powertrain vehicles. Vehicle manufacturers have made public announcements of 85 different models of electrified vehicles being available by 2021.

A recent International Council on Clean Transportation (ICCT) report (https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Integrating-EVs-US-EU_ICCT_Working-Paper_22062017_vF.pdf) points out that California forecasts only 8% EV penetration in 2025 due to credit multipliers, which means that it will be difficult for the state to meet its 30% target by 2030 unless the current credit scheme is revised. In fact, in their report ICCT cautions that long term reliance on credit multipliers for ZEV technology may result in the unintended consequence of increasing real world emissions from the remaining non-ZEV portion of the fleet that is allowed to emit at higher levels. Similarly for Mexico, ICCT analysis has concluded that unproductive credits will reduce fuel savings by up to 75%. This is partly due to a 15-30% reduction in fuel savings through the proposed EV and hybrid vehicle credits. Mexico's proposal provides for EV

and hybrid vehicle credits that are ten times higher than similar regulations around the world, which means that OEMs could spend minimal effort in deploying fuel saving technologies and earn large credit balances. For reference, the latest U.S. EPA light-duty GHG regulation grants a maximum credit multiplier of two (2.0) for electric vehicles, which is to phase out after 2022.

Another recent ICCT report (https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ZEV_Regulation_Briefing_20181017.pdf) notes that the phase-out of multipliers in Europe and the United States in 2022–2023 shows the increased understanding that artificial incentives serve as temporary, early-market sparks for these larger markets but can lead to substantial trade-off in fuel consumption and CO₂ benefits if not done correctly. Given the number of electric vehicle model offerings and declining costs of these vehicles, large credits to OEMs are not needed to incentivize production, and an over incentivized credit scheme will instead result in erosion of the benefits anticipated by the standards. MECA recommends that credit multipliers be revised down from the current proposal to be consistent with multipliers that are used in other regions. In addition, credits for each OEM should be capped after a number of electric and hybrid vehicles are introduced into the market, and credits for all OEMs should be phased out over time. MECA encourages Mexico to review the EU's most recent proposal for light-duty vehicle GHG and fuel economy standards, which incentivizes OEMs to produce electric and hybrid vehicles through relief in the CO₂ certification standard instead of credit multipliers. European OEMs achieving a share of zero- and low-emission vehicles, which is higher than the proposed benchmark level of 15% in 2025 and 30% in 2030, will be rewarded in the form of a less strict CO₂ target (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_es). These types of market-based incentives encourage greater sales of electric and electrified vehicles and lead to the most effective economic and environmental outcomes.

MECA represents both on-cycle and off-cycle technology suppliers, and therefore we are committed to credit policies that ensure measurable and verifiable CO₂ emission reductions in the real-world. Mexico's proposed off-cycle and air conditioning credits need to be reconfigured to better represent the benefits of these technologies. The proposal sets these credits at a single value that is independent of technology and demonstrated benefit. This one-size-fits-all approach does not incentivize the best technologies to be developed and brought to market because an OEM is rewarded with the same credit for a technology that provides only a minor benefit, especially if a technology that provides a larger benefit costs more. MECA recommends that Mexico revise its proposal to include credit menus, like those in the U.S. light-duty GHG regulation, for specific approved technologies that award off-cycle and air conditioning credits based on real-world benefit of each pre-approved technology.

Another policy example where certification flexibilities have been used to incentivize early market introduction of advanced technologies is the Eco-innovation program that is part of the European Commission's light-duty GHG standards provides a pathway for both technology suppliers and vehicle manufacturers to demonstrate and apply for off-cycle technologies (<https://circabc.europa.eu/sd/a/bbf05038-a907-4298-83ee-3d6cce3b4231/Technical%20Guidelines%20October%202015.pdf>). A program that assigns credit values based on real world demonstration of technology effectiveness is the best way to ensure that the most cost effective technologies are deployed and deliver the fuel saving reductions expected under the program.

Compliance

Mexico's proposal does not determine compliance with these standards until after 2025. The proposal averages all years together, which does nothing to incentivize early compliance. Furthermore, as has been found in other fuel economy and GHG regulations, gathering data early in the regulatory implementation period is very beneficial to regulatory agencies, OEMs, suppliers, and consumers. Compliance data from the initial years of implementation of a regulation can provide key insights on technology penetration, durability, cost effectiveness and consumer acceptance. Furthermore, requiring compliance on an annual basis provides a regulator with information on how regulated parties plan to comply with the regulation, including how much of a burden a regulation has on a regulated party. In some cases, regulated parties have chosen to pay fines rather than comply with a regulation's requirements. This was the case for California's heavy-duty on-board diagnostic regulation, which the state recently revised to fix this issue. A policy that allows paying fines for compliance does not achieve the air quality or fuel saving goals of a regulation.

In conclusion, MECA commends Mexico for taking important steps to continue to reduce greenhouse gas emissions and improve fuel economy from passenger cars and light trucks. We have provided suggestions that we believe will make the final proposal much stronger by resulting in greater benefits to Mexico's energy security as well as better incentives for the automotive industry to invest in Mexico and grow jobs in the auto sector. MECA members are prepared to do our part and deliver cost-effective advanced emission control and efficiency technologies to the light-duty sector to assist in achieving lower fuel consumption while also meeting future reductions in criteria pollutants.

CONTACT:

Rasto Brezny
Executive Director
Manufacturers of Emission Controls Association
2200 Wilson Boulevard
Suite 310
Arlington, VA 22201
U.S.A.
Tel.: (202) 296-4797 x106
E-mail: rbrezny@meca.org