

De: Liliana Estrada <lizabeth.estrada@gmail.com>
Enviado el: martes, 27 de noviembre de 2018 07:37 p. m.
Para: Mario Emilio Gutiérrez Caballero; Contacto CONAMER
CC: Sandra Guzmán (sguzman@gflac.org); l.pineda@theicct.org
Asunto: Comentarios al Anteproyecto de Modificación a la NOM-163
Datos adjuntos: Comentarios de GFLAC a la NOM 163 - C.pdf

Estimado Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero,

Esperando que se encuentre muy bien, le hago llegar de manera adjunta los comentarios del **Grupo de Financiamiento Climático para Latinoamérica y el Caribe (GFLAC)** para el "*Anteproyecto 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*" (NOM-163)".

De antemano muchas gracias por su atención.

Saludos cordiales,

--
Liliana Estrada
Coordinadora de Investigación
Grupo de Financiamiento Climático para Latinoamérica y el Caribe (GFLAC)
Cel: 5514952725



Ciudad de México, 27 de noviembre de 2018.

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

Por medio de la presente, el Grupo de Financiamiento Climático para Latinoamérica y el Caribe (GFLAC) se dirige a ustedes para solicitar la revisión del “Anteproyecto 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*” (NOM-163)”, con la finalidad de asegurar que se integren las condiciones necesarias para la reducción de emisiones en el sector de transporte.

El GFLAC es una iniciativa regional que reúne a organizaciones de la sociedad civil e instituciones académicas que trabajan para promover la transparencia, rendición de cuentas y la inclusión de criterios de derechos humanos, igualdad de género y sustentabilidad en la construcción de una arquitectura financiera que luche de manera efectiva contra el cambio climático en la región.

En este sentido, con la finalidad de que las políticas y las normas en materia de cambio climático tengan impacto y sean eficientes, efectivas, sustentables, integrales y suficientes, deben considerar mecanismos de participación ciudadana y de actores estratégicos, por lo que, se solicita que el Anteproyecto de Modificación se habrá a discusión con las diferentes organizaciones de la sociedad civil, así como integre los diferentes comentarios realizadas por ellas.

Asimismo, nuestra institución apoya la revisión técnica realizada por el Consejo Internacional en Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) en donde se señala que la propuesta de modificación de la norma resulta insuficiente para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de los compromisos climáticos establecidos en las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCs, por sus siglas en inglés), y con ello el Acuerdo de París. Específicamente, GFLAC apoya y suscribe los siguientes argumentos mencionados por ICCT:

- Los créditos y los mecanismos de cumplimiento deben ser modificados para garantizar las reducciones en emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ya que

alrededor del 80% 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.

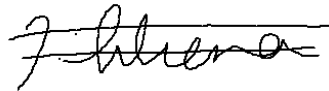
- Los mecanismos de cumplimiento son laxos, confusos y demeritan el objetivo de reducción de emisiones de la norma permitiendo acumular créditos por 12 años de ventas.
- Necesario cambiar las unidades de los créditos generados de gCO₂/km a MgCO₂/km (megagramos) con la finalidad de asegurar que los créditos están relacionados con la participación de mercado de las nuevas tecnologías y permitir intercambiar los créditos entre los años, incentivando la adopción temprana de tecnologías eficientes.
- Los criterios de aceptación de cumplimiento de la norma son confusos y establecen previsiones que sólo disminuyen los beneficios de reducción de emisiones de la norma.
- El apartado 4.7 de la propuesta de modificación debe simplificarse y restringir a un periodo más corto la acumulación de créditos y débitos.
- El mecanismo de compensación debe al menos ser igual al costo de cumplimiento de la norma.
- La evaluación de la norma no debe promediarse durante los 9 años de su aplicación sino mediante una evaluación anual.
- Los mecanismos de flexibilidad de créditos deben implementarse adecuadamente. Los créditos y multiplicadores deben ser temporales y eliminarse progresivamente, ya que son incentivos para catalizar acciones tempranas.
- Los créditos no están asociados con la adopción de tecnologías individuales, por lo tanto, las contribuciones de reducción de emisiones de cada tecnología se asumen equivalentes, lo cual es erróneo.
- Los créditos fuera de ciclo en la propuesta de modificación de norma deben establecerse como los créditos máximos y con valores específicos asociados para cada tecnología y mejora tecnológica.
- Imponer un límite de máximo potencial de calentamiento global (GWP, por sus siglas en inglés) de 150 para refrigerantes, empezando en el año 2021, de tal forma que el refrigerante de referencia no sea HFC-134a.
- Los créditos máximos provistos para la eficiencia de aire acondicionado deben otorgarse con base en la adopción de tecnologías específicas. Así como, los créditos contemplados para refrigerantes con menor GWP también deben ser considerados como valores máximos, tal como se establecen en los estándares de EPA. No obstante, se debe exigir a los fabricantes que envíen los resultados de las pruebas SAE y demuestren que los sistemas instalados merecen el crédito completo, o en su caso, otorgar un nivel de crédito menor.

- Incorporar un tope a los créditos y reducir los multiplicadores para vehículos de tecnología avanzada—ya sean vehículos híbridos, híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, debido a que se podrían eliminar hasta un 30% más de los beneficios de la norma.
- Eliminar el crédito para vehículos híbridos no conectables.

Por lo anterior, por este medio solicitamos que se revise con especial atención el Anteproyecto de Modificación y se integren los diferentes comentarios vertidos en el presente oficio, así como no se apruebe sin convocar a un diálogo integral con los diferentes actores que permita mejorar el alcance de la norma propuesta.

De antemano muchas gracias por su atención.

Atentamente,



Lizbeth Liliana Estrada Gutiérrez
Coordinadora de Investigación
GFLAC