

Contacto CONAMER

JRL-LCF-CFP- B000184555

De: Lyons, Allen@ARB <allen.lyons@arb.ca.gov>
Enviado el: jueves, 29 de noviembre de 2018 01:49 p. m.
Para: Mario Emilio Gutiérrez Caballero; Contacto CONAMER; luis.acevedo@semarnat.gob.mx
Asunto: NOM 163 Comments
Datos adjuntos: NOM163 letter Spanish version.pdf

Estimado Mtro. Gutiérrez Caballero:

Please find attached a Spanish version of CARB's comments on the proposed revisions to NOM 163 as a follow up to the same comments provided in English on November 27. Thank you again for your consideration of them.

Best Regards,

Allen Lyons | Staff Air Pollution Specialist

ECARS Division | OBD Development Section

California Air Resources Board

allen.lyons@arb.ca.gov | (626) 698-1966



Noviembre 27, 2018

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Comisionado Nacional
CONAMER

Estimado Mtro. Gutiérrez Caballero,

Le agradezco la oportunidad de permitirme enviarle los comentarios en nombre del Consejo de Recursos del Aire de California (California Air Resources Board, CARB) en apoyo a las enmiendas propuestas a la Norma, NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, que actualizarían los estándares de dióxido de carbono (CO₂) para México relacionados con la economía de combustible para los vehículos ligeros nuevos. Como es de su conocimiento, la alineación de México con respecto a los estándares de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) para este tipo de vehículos con los vehículos del mismo tipo vendidos en los Estados Unidos fue un objetivo clave en el recientemente concluido Memorándum de Entendimiento (MOU por sus siglas en inglés) entre California y México. CARB felicita a la SEMARNAT por las metas propuestas, pero cree que se necesita algunos ajustes adicionales el estándar final contemplará reducciones significativamente sustanciales en las emisiones de GEI dentro del territorio mexicano.

Aunque los estándares numéricos propuestos por SEMARNAT son adecuados, CARB considera que ajustes importantes a las provisiones de créditos en la propuesta son necesarios para garantizar que la efectividad de los estándares no se vea perjudicada. Específicamente, los multiplicadores de crédito de 18 para vehículos eléctricos y de hasta 10 para vehículos híbridos enchufables son varias veces mayores que los créditos correspondientes permitidos por las regulaciones de GEI en los Estados Unidos y se extienden más allá del periodo con respecto a los requerimientos de multiplicadores en los Estados Unidos. Además, los requerimientos en los Estados Unidos actualmente no contemplan ningún multiplicador de crédito para vehículos híbridos convencionales porque su introducción generalizada ya está establecida y sus beneficios contabilizados por las pruebas estándar de economía de combustible. Todos los multiplicadores resultan en algún tipo de pérdida en relación con los beneficios de GEI. A CARB le preocupa particularmente que los multiplicadores de crédito excesivamente amplios y prolongados para los vehículos de tecnología avanzada propuestos por SEMARNAT tengan un efecto que debilite los estándares de emisión para la mayoría de vehículos nuevos que salgan a la venta en México, debido a la introducción de una cantidad relativamente muy pequeña de vehículos avanzados que resulte en pérdidas sustanciales de los beneficios para el programa. CARB exhorta a que SEMARNAT revise

estos multiplicadores de crédito hacia la baja en sus regulaciones finales y los elimine totalmente al final del periodo regulatorio de siete años.

La propuesta de SEMARNAT también considera las ventas de vehículos de tecnología avanzada en los Estados Unidos (EEUU) o la Unión Europea (UE) como parte del cálculo de los créditos. Mientras que CARB entiende que esta provisión puede funcionar como un límite para la cantidad de créditos que puede recibir un fabricante, CARB no percibe ninguna razón de programática por la que el tope deba estar estructurado de esta manera. Adicionalmente, los multiplicadores aplicados a los cálculos de SEMARNAT llegan hasta los modelos del año 2025 en su propuesta, pero en las regulaciones para los Estados Unidos terminan en el año 2021, lo que incrementa los límites permitidos mucho más allá de lo que se permitiría a la flota dentro de los Estados Unidos. CARB recomienda que SEMARNAT revise este aspecto del cálculo para incluir un mecanismo del límite de créditos en México, basado exclusivamente en el equilibrio entre la disponibilidad de incentivos adecuados para los fabricantes de vehículos para la introducción de vehículos avanzados y la efectividad del programa de reducción de emisiones de GEI.

A diferencia de los multiplicadores de crédito, CARB considera que los créditos para las tecnologías que ofrecen beneficios de CO₂ "fuera de ciclo" no deberían resultar en ninguna pérdida de beneficios. En cambio, estos créditos ofrecen un valioso incentivo para que los fabricantes desarrollen e implementen tecnologías que reduzcan las emisiones reales de CO₂ durante condiciones de manejo que no se encuentran en los ciclos de prueba estándar de economía de combustible. Para garantizar que estos créditos no resulten en una pérdida de beneficios de GEI, la cuantificación de los beneficios reales alcanzados por cada tecnología es crítica y únicamente proporcionar el nivel de créditos coincidentes con el beneficio exacto de la tecnología disponible. Tal y como está redactado actualmente, la propuesta de la NOM-163 parece proporcionar lo que sería el crédito máximo bajo el estándar de los Estados Unidos para cualquier tecnología individual diseñada para reducir las emisiones fuera de los ciclos de prueba. La propuesta no ofrece una guía clara sobre los créditos específicos para cada tecnología ni tampoco un proceso para una contabilización estricta del despliegue de cada tecnología. Por lo tanto, CARB considera que la propuesta actual podría resultar en pérdidas sustanciales e innecesarias en los beneficios del programa. CARB recomienda que la propuesta se modifique para incorporar los menús y ecuaciones de créditos específicos para cada tecnología que se encuentren dentro de los estándares de los Estados Unidos, y que identifiquen claramente 6.25 gramos de CO₂ por kilómetro como promedio máximo de créditos para la flota. De igual manera, los créditos otorgados para el diseño de un sistema de aire acondicionado más eficiente y con menor cantidad de fugas deberían basarse en los beneficios esperados de los elementos de cada diseño individual específico que se implementen. Ofrecer un beneficio de crédito fijo

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Noviembre 27, 2018
Pagina 3

independiente del tipo o de la cantidad de mejoras que se lleven a cabo muy probablemente resultará en créditos significativamente desproporcionados con respecto al beneficio real de la emisión que México obtenga.

Con respecto al alcance de los estándares, mientras que CARB entiende que la norma se dirige principalmente a la mejora en la economía de combustible para la flota de vehículos ligeros, CARB recomienda incluir estándares para otros GEIs tales como el metano y el óxido nitroso, que tienen un potencial de calentamiento global significativamente mayor en relación con una masa equivalente de CO₂. Este enfoque integral de reducción de GEI de estas fuentes móviles tiene precedente en otras partes del mundo, es técnicamente factible, rentable, y además promovería aún más la contribución de México a los esfuerzos internacionales para la reducción de GEI de los que ya forma parte.

Con el fin de proporcionar los incentivos adecuados por una acción oportuna a lo largo de la extensa línea de tiempo del programa, CARB recomienda que el cumplimiento se determine anualmente, y no al final del periodo propuesto de nueve años. Bajo las normas de California y de los Estados Unidos, los créditos por reducción de emisiones más allá de los niveles requeridos se podrían acumular por un periodo de cinco años, mientras que los débitos no deberían extenderse más allá de tres años. Permitir que los fabricantes automotrices tengan créditos durante el periodo completo de nueve años podría resultar en un retraso por parte de los fabricantes para introducir vehículos más limpios e incluso perder el objetivo al final del periodo. Aunque los fabricantes presenten reportes de cumplimiento anuales, retrasar la vigilancia de la norma hasta después del último año del programa también podría no proveer a SEMARNAT las herramientas necesarias para garantizar el éxito del programa.

Finalmente, CARB agradece y felicita a México por su compromiso en la reducción de emisiones de GEI en su flota de vehículos ligero consistente con las metas de los acuerdos internacionales existentes y por la relación de trabajo entre México y California. CARB reitera su compromiso en la prestación de asistencia necesaria para fortalecer y finalizar las enmiendas propuestas a la NOM-163. Por favor comuníquense con nosotros si tienen dudas o necesitan información adicional poniéndose en contacto con Mark Fuentes al (626) 575-6815 o al correo Mark.Fuentes@arb.ca.gov

Atentamente,

FOR Dr. Steven Cliff
Director Ejecutivo Adjunto

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Noviembre 27, 2018
Pagina 4

cc Richard Corey, Director Ejecutivo
Ing. Luis Felipe Acevedo Portilla