

JCL-ARB
0013000429

Cofemer Cofemer

De: Lyons, Allen@ARB <allen.lyons@arb.ca.gov>
Enviado el: jueves, 12 de febrero de 2015 11:58 a. m.
Para: Cofemer Cofemer; dgi@semarnat.gob.mx
CC: luis.acevedo@semarnat.gob.mx; roberto.labastida@semarnat.gob.mx
Asunto: Proyecto de Modificación de la NOM-044-SEMARNAT-2006
Datos adjuntos: M Nichols to C Fernandez - ARB comments on NOM 44 - February 2015 - Eng.pdf;
M Nichols to C Fernandez - ARB comments on NOM 44 - February 2015 -ESP 2.pdf

Se adjuntan las observaciones de la Consejo de Recursos Atmosféricos de California con respecto a las propuestas de modificación de la SEMARNAT a la NOM 044. Gracias por la oportunidad de presentar estas observaciones, y por su consideración de ellos.

Attached are comments from the California Air Resources Board regarding SEMARNAT's proposed modifications to NOM 044. Thank you for the opportunity to provide these comments, and for your consideration of them.

Atentamente,

Allen Lyons | Staff Air Pollution Specialist
ECARS Division | OBD Development Section
California Air Resources Board
allen.lyons@arb.ca.gov | (626) 698-1966





Air Resources Board



Matthew Rodriguez
Secretary for
Environmental Protection

Mary D. Nichols, Chairman
1001 I Street • P.O. Box 2815
Sacramento, California 95812 • www.arb.ca.gov

Edmund G. Brown Jr.
Governor

11 de febrero 2015

Ing. Cuauhtémoc Ochoa Fernández
Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
PRESENTE

Estimado Ing. Ochoa:

Como representante del Consejo de Recursos Atmosféricos de California (*California Air Resources Board - ARB*), le agradezco esta oportunidad para expresar nuestro apoyo a las modificaciones que SEMARNAT propone para la NOM-044-SEMARNAT-2006, y que suponen una actualización de las normas de emisiones de vehículos pesados a diésel en México. Vemos con beneplácito que, debido a que están alineados con los estándares de Estados Unidos (EPA 2010) y Europa (Euro VI), los nuevos límites de emisión propuestos y exigibles a partir del año 2018 permitirán reducciones importantes en las emisiones de partículas, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y monóxido de carbono de los vehículos pesados a diésel. Adicionalmente, si bien la NOM 044 no regula las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), los motores que se produzcan a partir de dicho año-modelo para circulación en México serán mucho más eficientes que aquéllos que se producen para cumplir con la norma actual. Para aprovechar este impulso y reducir aún más las emisiones de GEI, el ARB considera recomendable que SEMARNAT contemple, en el corto plazo, la adopción de normas de emisión de GEI en vehículos pesados que ya se están implementando en Estados Unidos. En 2008, California fue el primer estado de la Unión Americana que puso en práctica estándares de emisión de GEI para vehículos pesados, siendo ésta una de las primeras acciones de nuestro Programa de Protección Climática. Creemos firmemente que, en esta coyuntura, México puede beneficiarse considerablemente con las opciones eficientes que se encuentran en el mercado y que conllevan ahorros económicos sustanciales y reducciones importantes en el consumo de combustible.

De la misma manera, coincidimos plenamente con el enfoque normativo de SEMARNAT de establecer límites de emisión análogos a los de los estándares EPA 2010 y Euro VI, lo que representa una reducción muy importante de emisiones en comparación con los límites vigentes, basados en los estándares EPA 2004 y EURO IV.

The energy challenge facing California is real. Every Californian needs to take immediate action to reduce energy consumption. For a list of simple ways you can reduce demand and cut your energy costs, see our website: <http://www.arb.ca.gov>.

California Environmental Protection Agency

La experiencia que se ha tenido con estos nuevos estándares en Estados Unidos y Europa demuestra que los límites son costo efectivos y pueden cumplirse en la práctica utilizando las más recientes tecnologías de control de emisiones. Por lo tanto, el ARB considera que los fabricantes podrán cumplir en 2018, de manera expedita, con las modificaciones propuestas para la NOM 044.

En California seguimos avanzando para reducir más las emisiones de los motores pesados a diésel. Además de los estándares federales, en este estado publicamos los denominados Estándares Opcionales de Baja Emisión de NOx (*Optional Low NOx*) que tendrán como resultado que las emisiones de NOx disminuyan entre 50 y 90 por ciento con respecto a los límites de la norma EPA 2010. Actualmente el ARB y otras organizaciones desarrollamos proyectos de investigación que nos permitan definir la ruta tecnológica a seguir en equipos de control de emisiones para reducir aún más las emisiones de GEI y NOx. Los avances que hemos observado en este proceso refuerzan nuestra convicción de que los límites de emisión propuestos para 2018 en la NOM 044 son fácilmente asequibles. Asimismo, subrayan el potencial que tiene México para que, en esfuerzos normativos subsiguientes, SEMARNAT proponga y publique límites de emisión que protejan más la salud de la población. En este sentido, estamos en la mejor disposición de compartir los avances que hemos logrado a este respecto y sobre cualquier otro tema que pueda contribuir a generar políticas públicas sobre camiones limpios en México.

Alinear la NOM-044 con los estándares de Estados Unidos y Europa vigentes contribuirá también a minimizar los recursos necesarios para la certificación y el cumplimiento, tanto para México como para los fabricantes de motores y vehículos. Con este objetivo, apoyamos la decisión de limitar las opciones de certificación de chasis a aquellas previstas en los estándares EPA 2010 o Euro VI, una vez que concluya el requisito de certificación de motores para los productos que cumplan con los estándares EPA 2004 o Euro IV. En el caso de vehículos ligeros, las normas Tier III y California LEV III recientemente adoptadas en Estados Unidos extienden la certificación de chasis para vehículos completos con peso bruto vehicular de hasta 14 mil libras (6,350 kg) e incluyen límites de emisión más estrictos que la propuesta actual de NOM-044.

Una vez que entren en vigor las modificaciones propuestas a la NOM-044, recomendamos que SEMARNAT, más allá de la certificación de emisiones, se cerciore de que los motores, una vez que entren en circulación, operen como se esperaría que lo hicieran. Por ejemplo, pueden auditarse los motores en producción para asegurarse

Ing. Cuauhtémoc Ochoa Fernández
11 de febrero 2015
Página 3

que los controles de emisión, incluido el sistema de diagnóstico a bordo, están diseñados y funcionan como fueron representados en el proceso de certificación. Esto ayudaría a asegurar que los beneficios esperados de los nuevos límites se materialicen. Asimismo, el ARB considera necesario que SEMARNAT trabaje en conjunto con los fabricantes de motores para garantizar que cualquier cambio en los vehículos producidos que impacte las emisiones y que tenga como consecuencia “recalls” o campañas de servicio en Estados Unidos o Europa se divulguen inmediatamente en México y se apliquen a los mismos motores.

La tecnología de postratamiento que se utiliza para cumplir con EPA 2010 y Euro VI requiere que se utilice diésel de ultra bajo azufre (con menos de 15 partes por millón de azufre). En este tenor, celebramos los esfuerzos que México hace para asegurar que el combustible disponible cumpla con las especificaciones de ultra-bajo azufre en 2018. Ampliar la disponibilidad de este combustible antes de 2018 permitiría que se reduzcan las emisiones de partículas y óxidos de nitrógenos de todos los motores a diésel en México, incluso los que se encuentran en circulación, independientemente de su antigüedad o su estado físico. Ahora bien, el ARB apoya que la propuesta sea flexible y se plantee evaluar la disponibilidad de combustible en enero de 2017 y ajustar la fecha de cumplimiento de los nuevos límites conforme sea necesario, pero no consideramos que la experiencia de Estados Unidos demuestre que el cumplimiento con los nuevos límites requiera que la totalidad del diésel que se venda en México sea de ultra-bajo azufre en 2018. Por el contrario, precisamente por esta experiencia sabemos que es razonable que entren en vigor los límites más estrictos y, a la vez, se de un período de transición en el que coexistan el diésel de ultra-bajo azufre y el diésel con alto contenido de azufre. Esto es posible siempre y cuando el diésel de ultra-bajo azufre esté ampliamente disponible y los dueños y operadores sean conscientes de que el uso continuo y prolongado de combustible de alto contenido de azufre puede reducir la eficiencia y disminuir la vida útil de los sistemas avanzados de control de emisiones del motor.

Agradezco mucho su atención a estos puntos. En el ARB estamos a sus órdenes en caso de que requiera información adicional o aclaraciones sobre los temas tratados en este oficio. De ser necesario, le solicito atentamente se sirva contactar al Dr. Alberto Ayala, Oficial Ejecutivo Adjunto de este Consejo, al teléfono +1 916.322.2892 o al correo electrónico aayala@arb.ca.gov. No está de más comentarle que estamos orgullosos de nuestra colaboración con la SEMARNAT y con otras instancias del gobierno mexicano para avanzar en programas que son de beneficio mutuo por la reducción tanto de contaminantes criterio como de GEI provenientes de vehículos de motor y de otras fuentes.

Ing. Cuauhtémoc Ochoa Fernández
11 de febrero 2015
Página 4

Asimismo, le reitero nuestro compromiso a proporcionar cualquier ayuda que pueda necesitarse para que la publicación y la implementación de las modificaciones propuestas a la NOM-044, y otros esfuerzos similares, sean posibles.

Atentamente,



Mary D. Nichols
Presidente

cc Dr. Alberto Ayala, Oficial Ejecutivo Adjunto