

JCRL-AL015
0005000366

Cofemer Cofemer

De: Xiomara Saavedra <mascotaenadopcion@gmail.com>
Enviado el: domingo, 8 de febrero de 2015 06:56 p. m.
Para: dgi@semarnat.gob.mx; cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx; Cofemer Cofemer
Asunto: Comentarios al proyecto de modificación a la norma oficial mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006. Expediente en COFEMER 04/1091/021214
Datos adjuntos: 150208 Comentarios al proyecto de modificacion a la NOM044 SEMARNAT 2006.pdf

Lic. Ochoa, Lic. Andrade,

En respuesta a la publicación del proyecto de referencia publicado en el DOF el día 17 de diciembre, así como a la publicación de la manifestación de impacto regulatorio en el portal de la COFEMER, es que estamos enviando en documento adjunto nuestros comentarios, mismos que solicitamos sean tomados en cuenta en la redacción final de la NOM.

Atentamente,

Xiomara Trujillo Gutiérrez
Presidente
SOS Mascotas y Rescate Ambiental, AC



7 de febrero de 2015

Lic. Cuauhtémoc Ochoa Fernandez

Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales
cuauhtemoc.ochoa@semarnat.gob.mx

Lic. Virgilio Andrade Martínez

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto de modificación a la norma oficial mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006. Expediente en COFEMER 04/1091/021214.

Lic. Ochoa, Lic. Andrade,

Uno de los objetivos de nuestra Asociación es el de *"Realizar acciones que tiendan a la conservación y mejoramiento de los recursos naturales y la promoción de la cultura ecológica, así como el apoyo en el aprovechamiento de los recursos naturales, la protección del ambiente, la flora y la fauna, la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la promoción del desarrollo sustentable a nivel regional y comunitario, de las zonas urbanas y rurales"*, de ahí que mediante este escrito deseamos presentar ante Ustedes nuestros comentarios al proyecto de NOM de referencia.

DICE	SUGERIMOS DIGA	JUSTIFICACIÓN
<p>1. OBJETIVO</p> <p>Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de amoníaco (NH₃), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NO_x), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (Part), provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>	<p>1. OBJETIVO</p> <p>Establecer los límites máximos permisibles de emisiones de amoníaco (NH₃), hidrocarburos (HC), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NO_x), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (Part), provenientes del escape de motores que usan diésel como combustible y que se utilizan para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos; así como los provenientes del escape de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p>	<p>Siendo el objetivo de la NOM la reducción de emisiones a la atmósfera proveniente de los vehículos propulsados con motor a diésel es que opinamos que todos los vehículos que se comercialicen por primera vez en México, sean éstos de fabricación nacional o importados, deban de cumplir con esta NOM, tomado en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La regulación EPA10 habrá estado vigente en Estados Unidos y en Canadá casi 8 años. • La regulación Euro VI habrá estado en vigor en Europa casi 4 años. • La producción en México de vehículos con motores cumpliendo EPA10 habrá sido superada para los vehículos de exportación a Norteamérica. • Los vehículos con tecnología EPA07 y anteriores que estén circulando en Norteamérica serán prácticamente chatarra con sus sistemas originales de control de emisiones al final de su vida útil.

		<p>Por lo que permitir la comercialización de vehículos importados cumpliendo regulaciones anteriores a EPA10 / EURO VI nos parece un despropósito.</p>
<p>2. CAMPO DE APLICACIÓN Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores. Se excluye a los motores re-manufacturados.</p>	<p>2. CAMPO DE APLICACIÓN Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de los motores que usan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como para los vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, que se comercialicen por primera vez en el país a partir de la entrada en vigencia de esta NOM.</p>	<p>En congruencia con el objetivo proponemos la eliminación de la palabra “nuevos”, haciendo así obligatoria la NOM para los que se comercialicen por primera vez en el país.</p> <p>Respecto de la eliminación de la exclusión de los motores re-manufacturados del campo de aplicación, lo proponemos tomando en cuenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un motor re-manufacturado debe cumplir con la regulación de emisiones vigente al momento de haber sido comercializado por primera vez en el lugar que así lo fue. Es decir, un motor que fue vendido en México a finales del año 2008 debió cumplir con EPA04, mientras que si fue comercializado en Estados Unidos debió haber cumplido con EPA07, de ahí que cuando sea re-manufacturado deberá cumplir con una u otra regulación de emisiones de acuerdo con su lugar inicial de comercialización. • Para la fecha en que entre el vigor este proyecto de NOM será posible que empiecen a ser re-manufacturados algunos motores con tecnología de emisiones EPA10, misma que deberán cumplir. • De mantenerse la frase “Se excluye a los motores re-manufacturados” sería posible el comercializar vehículos nuevos con motor re-manufacturado, algo no ajeno a algunos mercados extranjeros, con lo que el objetivo de reducir emisiones contaminantes se vería amenazado, al no tener que cumplir esos vehículos con los niveles de emisiones especificados en el presente proyecto
<p>TRANSITORIOS SEGUNDO. A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, se cancela la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857</p>	<p>TRANSITORIOS SEGUNDO. A la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustible, y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, así como para unidades nuevas con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la</p>	<p>La re-manufactura de motores es una actividad industrial ambientalmente correcta, ya que al utilizar como insumos partes de motores usados se reduce el gasto energético y de recursos naturales para contar con un motor en condiciones de operación y emisiones en condiciones equiparables a las que tenía cuando era nuevo.</p> <p>Ahora bien si la NOM-044-SEMARNAT-2006 es cancelada, no existirá en México un instrumento legal para exigir que los motores re-manufacturados cumplan con un nivel determinado de emisiones, por lo que esta actividad industrial quedaría desamparada y la posibilidad de que estos motores re-manufacturados sean altamente contaminantes quedará abierta.</p> <p>Solicitamos por tanto que la SEMARNAT en conjunto con la SE encuentren un modelo que permita la coexistencia de ambas NOM limitando el alcance de cada NOM a sus años de vigencia de tal</p>

<p>kilogramos equipadas con este tipo de motores, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de octubre de 2006.</p>	<p>Federación, el 12 de octubre de 2006 será el referente para el nivel de emisiones de los motores que habiendo sido comercializados por primera vez en el país durante su periodo de vigencia se re-manufacturen</p>	<p>forma que puedan ser atendidos tanto los motores y vehículos a partir de la entrada en vigor de este proyecto de NOM, así como los motores re-manufacturados que inicialmente fueron comercializados por primera vez en el país durante la vigencia de la NOM de 2006 y que se integren a vehículos y al hacerlo se reduzcan las emisiones de al sustituir a motores altamente contaminantes.</p>
--	--	--

El artículo tercero transitorio deja abierta la posibilidad de postergar la entrada en vigor de este proyecto de NOM por un periodo adicional de 12 meses, ante la posibilidad de disponibilidad de diésel en todo el país en enero de 2018. Al día de hoy ha sido publicado en diversos medios oficiales y de comunicación que existe diésel de ultrabajo azufre en las zonas metropolitanas de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, así como en la zona fronteriza norte. Es preocupación de nuestra Asociación el que se empiece a utilizar en el país la tecnología más avanzada para reducir las emisiones al ambiente, de tal forma que no se posterguen los beneficios a la población por el retraso en la entrada en vigor de esta NOM.

Tomando en cuenta lo anterior es que solicitamos que en un sexto transitorio se establezca un incentivo a quienes decidan incorporar de forma anticipada a la entrada en vigor de esta NOM a sus operaciones, vehículos con tecnología de emisiones cumpliendo con las especificaciones establecidas en esta NOM, que impulse la inversión.

Si bien con la entrada en vigor de esta NOM se incorporarán a la circulación vehículos que son cada vez menos contaminantes, queda el gran pendiente de eliminar del parque vehicular del país a las unidades que son impulsadas con motores que ni siquiera cumplen con la normatividad vigente y que por tanto tienen emisiones muy altas en NOx, CO2, partículas y otros contaminantes no deseados, por lo que les hacemos un llamado para que a la par que se emite esta NOM que impactará en los vehículos que se comercialicen en 2018, se tomen acciones para sacar de la circulación a vehículos con motores de tal antigüedad que empobrecen el aire que respiramos, siendo para ellos una solución, la renovación vehicular o la repotenciación con motores re-manufacturados cumpliendo con la NOM actual.

Quedamos a sus órdenes para cualquier información adicional que sobre el particular requiera, esperando sean aceptados nuestros comentarios.

Atentamente,

Xiomara Trujillo Gutiérrez
Presidente.