



**Manufacturers of Emission Controls Association**

2101 Wilson Boulevard, Suite 530

Arlington, VA 22201

(202) 296-4797

Octubre 26, 2021

Secretaria María Luisa Albores González  
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
Av. Ejército Nacional 223, Col. Anáhuac,  
Miguel Hidalgo, C.P. 11320, Ciudad de México. México

Estimada Secretaria Albores González,

**ASUNTO:** Propuesta de retraso en la implementación de los estándares de emisiones para vehículos pesados nuevos con motor a diésel (NOM-044-SEMARNAT-2017)

La Asociación de Fabricantes de Sistemas de Control de Emisiones (Manufacturers of Emission Controls Association, MECA) se dirige a usted para instarle a no permitir una demora adicional de tres años en la implementación de la norma de emisiones de vehículos pesados nuevos, NOM-044.

MECA es una asociación sin fines de lucro en la que participan los principales fabricantes de sistemas de control de emisiones para fuentes móviles. Las empresas asociadas cuentan con más de 50 años de experiencia, así como un historial comprobado en el desarrollo y la fabricación de una amplia gama de equipos para vehículos, tanto para carretera como todoterreno, contamos con amplia experiencia en el desarrollo de sistemas de control de emisiones para motores a gasolina y a diésel en todos los mercados del mundo. Nuestra industria ha desempeñado un papel muy importante en la historia de éxito sobre las emisiones asociadas a las fuentes móviles a nivel global y ha apoyado continuamente para desarrollar programas innovadores para abordar los problemas de calidad del aire. La industria del control de emisiones tiene una huella económica significativa en Norte América, generando más de 70,000 empleos en investigación, desarrollo de productos, fabricación y atención al cliente. Las empresas pertenecientes a la asociación MECA operan y cuentan con instalaciones en México.

Implementar el estándar B de la NOM-044 para vehículos pesados nuevos con motor a diésel proporcionará grandes e inmediatos beneficios económicos, climáticos y en salud para todos los mexicanos. Estos estándares de emisiones se basan en una amplia y exitosa experiencia en el control de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de material particulado (PM) que ha estado disponible por más de 15 años en los principales mercados de vehículos, como son Estados Unidos, Canadá, Europa, China y Japón. La combinación de las tecnologías de filtro de partículas diésel (DPF) y catalizador de reducción selectiva (SCR) se ha empleado en más de 5.4 millones de vehículos diésel en los Estados Unidos desde 2010, lo que actualmente representa el 49% de los vehículos comerciales para carreteras. Con estos elementos tecnológicos se ha evitado la emisión de más de 27 millones de toneladas de NOx y de 202 millones de toneladas de CO2 a la atmósfera. Beneficios similares se han obtenido en salud a partir de los millones de sistemas de

control de emisiones DPF y SCR que se han instalado para cumplir con los estándares EURO VI a partir de 2013 y CHINA VI a partir de 2019.

Adicionalmente, como se muestra en el Estudio Colaborativo Avanzado de Emisiones (Advanced Collaborative Emission Study) disponible en el portal del Consejo Coordinador de Investigación (CRC), [Phase 1 report](#) and [Phase 2 report](#), el uso de filtros de partículas diésel, DPF, reduce las emisiones de hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAHs), dioxinas y de otros compuestos genotóxicos en un 80% o más.

A MECA le preocupa que una demora adicional de 3 años en la implementación del Estándar B de la NOM-044 retrase innecesariamente los beneficios en calidad del aire y salud que estas tecnologías pueden ofrecer y que obstaculice el cumplimiento de los compromisos climáticos de México, nacionales e internacionales. Creemos firmemente que se pueden implementar los estándares de manera segura sin la necesidad de que 100% del combustible cumpla con los límites de 15ppm de contenido de azufre. Reconocemos el esfuerzo que se ha realizado para que actualmente más del 85% del combustible diésel vendido en México cumpla con el límite de contenido de azufre y destacamos que cuando los Estados Unidos implementó los estándares de emisiones EPA10 para vehículos pesados solo el 75% del combustible vendido cumplía con el límite de 15ppm. La experiencia de los Estados Unidos respalda que México se encuentra en una mejor situación para exigir que los vehículos pesados nuevos cumplan con el Estándar B de la NOM-044.

Adicionalmente, queremos destacar que los fabricantes de camiones y autobuses en México exportan alrededor del 80% de su producción a los Estados Unidos y a Canadá desde hace más de una década. Esta capacidad de producción demuestra que las cadenas de suministro necesarias y la inversión requerida para producir vehículos que cumplen con el Estándar B de la NOM-044 ya han sido establecidas. Cualquier retraso en la implementación tendrá un impacto adverso a la inversión que los proveedores de sistemas de control de emisiones han realizado en México para el cumplimiento de estos estándares.

Para concluir, MECA alienta encarecidamente a la SEMARNAT para que continúe los esfuerzos para armonizar las normativas de control de emisiones de fuentes móviles de México con las que son vigentes en los Estados Unidos y Canadá (por ejemplo, estándar Tier 3 para vehículos ligeros, estándar Tier 4 para vehículos todoterreno y las normas de emisión de gases de efecto invernadero para vehículos ligeros y pesados)

Sinceramente,



Dr. Rasto Brezny  
Executive Director  
Manufacturers of Emission Controls Association (MECA)  
[www.meca.org](http://www.meca.org)  
Tel.: (202) 296-4797 x106  
E-mail: [rbrezny@meca.org](mailto:rbrezny@meca.org)