

COMUNICADO DE PRENSA

Contacto: Miguel Ángel Camarena
Coordinador de Comunicación
Tel. (55) 3400-4276
mcamarenar@amda.mx

**PARA SU PUBLICACIÓN
INMEDIATA**

Imperante trabajar la NOM-044 ante la No Disponibilidad de DUBA en todo el país

- **HAY QUE ENCONTRAR LA RUTA EN CONJUNTO PARA EL BIEN DEL PAÍS**

MÉXICO, CDMX A 12 DE JUNIO DE 2024.- No existen condiciones para aplicar la restricción a la comercialización de vehículos que utilicen tecnologías Euro V y EPA 2007 en México dado que no se encuentra garantizado la disposición del Diésel Ultra Bajo Azufre (DUBA) hasta el último rincón del país, afirmó Guillermo Rosales Zárate.

El presidente ejecutivo, explicó que la AMDA, en estricto apego a las disposiciones legales, insistirá en una actualización a la NOM 044-SEMARNAT-2017 con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) donde se permita la continuidad de las tecnologías Euro V y EPA 2007 mientras no haya suficiente combustible a nivel nacional, para así dotar de certidumbre a transportistas y adquirentes de equipo pesado que podrán reabastecer sus unidades para lograr la máxima eficiencia de los equipos y conservar su integridad.

Y es que con el “Acuerdo por el que se deja insubsistente el Acuerdo por el que se modifica la vigencia del periodo establecido en las notas de las tablas 1, 2 y 4, de los numerales 4.1 y 4.2, únicamente en lo que se refiere a los Estándares AA, de la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017...” quedó invalidada la prórroga para que hasta el 31 de diciembre de este 2024 continuará la producción e importación de unidades con tecnologías Euro V y EPA 2007, esto derivado de una resolución judicial de 2023 que obligó a la Semarnat a cumplir con los tiempos estipulados originalmente en esta Norma.

Como lo ha manifestado la AMDA en distintas ocasiones y foros, no se alcanzará la disminución de emisiones contaminantes con la exigencia de la utilización de sólo EURO VI y EPA 2010.

“Esta afectación, además del impacto económico en los autotransportistas y clientes de nuestros distribuidores, estaría generando un incentivo perverso contrario al objetivo que se tiene de disminuir las emisiones, ya que retardaría la renovación vehicular en lugar de aspirar a tener un mayor número de unidades en circulación con tecnologías EURO V y EPA 2007, las cuales son sustantivamente menos contaminantes que las generaciones anteriores; esto no sólo en función del incremento de los precios de los vehículos, sino por la incapacidad e incertidumbre de encontrar el diésel ultra bajo en azufre en todo el territorio nacional cuando se le necesite”, puntualizó.

Al respecto, Rosales Zárate advirtió que esta situación abriría una expectativa para incrementar la entrada de camiones usados procedentes de Estados Unidos que no están sujetos a esta disposición, lo cual sería a todas luces una consecuencia negativa.

“Vemos que aún existen canales dentro del marco regulatorio para encontrar alternativas que permitan mantener la convivencia de los binomios de la tecnología EURO V / EPA 2007 con EURO VI / EPA 2010”, explicó.

Por último, el directivo de la AMDA reconoció que existen opiniones encontradas sobre esta situación; sin embargo, atendiendo los intereses de sus Asociados y los clientes de éstos es que “nos encontramos buscando la ruta que nos permita encontrar el cumplimiento de los objetivos que como país todos compartimos de contar con un transporte menos contaminante pero atendiendo a las realidades que se enfrentan, no ver de manera aislada que con una disposición regulatoria se pretenda alcanzar los objetivos deseados cuando sabemos que esto no ocurrirá por sólo disponerlo”, finalizó.