

De: Osvaldo Belmont <obelmont@amia.com.mx>
Enviado el: miércoles, 21 de junio de 2017 08:27 p. m.
Para: Cofemer Cofemer; gigarcia@cre.gob.mx
CC: secretario@energia.gob.mx; Ildefonso Guajardo Villarreal;
rafael.pacchiano@semarnat.gob.mx; José Rogelio Garza Garza; María del Rocío Ruiz Chávez; 'Rodolfo Lacy Tamayo'; 'Eduardo Solís'; 'Fausto Cuevas'; 'Osvaldo Belmont'
Asunto: Expediente COFEMER 65/0023/120617 - Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología
Datos adjuntos: O - AMIA COFEMER - NOM-016 - 20062017.PDF
Importancia: Alta

MTRO. MARIO EMILIO GUTIÉRREZ CABALLERO
DIRECTOR GENERAL
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
PRESENTE

DR. GUILLERMO IGNACIO GARCÍA ALCOCER
PRESIDENTE
COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA
PRESENTE



Asunto: Expediente COFEMER 65/0023/120617 - Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología

A nombre del Dr. Eduardo Javier Solís Sánchez, Presidente Ejecutivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA), en relación con el expediente COFEMER 65/0023/120617 - Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología, por este medio, remito los comentarios (ver anexo) formulados por la AMIA en relación con el mencionado documento.

Sin otro particular, aprovecho para enviarle un cordial saludo.



Osvaldo R. Belmont Reyes
Director Técnico
Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C.
Ensenada 90
Col. Condesa
Del. Cuauhtémoc
Ciudad de México
C.P. 06100 México
Tel. 5272 1144 extensión: 220
Móvil: 55 2251.4255
Correo: obelmont@amia.com.mx
Sitio: www.amia.com.mx

Junio 21 de 2017

LIC. MARIO EMILIO GUTIERREZ
CABALLERO
DIRECTOR GENERAL
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA
REGULATORIA

DR. GUILLERMO IGNACIO GARCÍA
ALCOCER
PRESIDENTE
COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA

En relación con el expediente 65/0023/120617/ de fecha 12 de junio de 2017 denominado **"Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización"** del cual la Comisión Reguladora de Energía (CRE), en su carácter de dependencia responsable del proyecto regulatorio, solicita la exención de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, por este medio deseamos expresar lo siguiente:

Desde la perspectiva de la industria automotriz, las modificaciones propuestas por la CRE a la **Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos**, representan nuevos requisitos en la norma, los cuales generan costos que no fueron cuantificados por el regulador por lo que no debería aplicar la solicitud de exención de la MIR que sustente la norma.

- I. A continuación se sustentan las observaciones procedimentales sobre la modificación a la **NOM-016-CRE-2016**.

Consideramos que el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización se invocó erróneamente por la dependencia responsable ya que el mismo establece lo siguiente:

"ARTÍCULO 51.- Para la modificación de las normas oficiales mexicanas deberá cumplirse con el procedimiento para su elaboración.

Cuando no subsistan las causas que motivaron la expedición de una norma oficial mexicana, las dependencias competentes, a Iniciativa propia o a solicitud de la Comisión Nacional de Normalización, de la Secretaría o de los miembros del comité consultivo nacional de normalización correspondiente, podrán modificar o cancelar la norma de que se trate sin seguir el procedimiento para su elaboración.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no es aplicable cuando se pretendan crear nuevos requisitos o procedimientos, o bien incorporar especificaciones más estrictas, en cuyo caso deberá seguirse el procedimiento para la elaboración de las normas oficiales mexicana."

En ese sentido, la propuesta de modificación **crea nuevos requisitos** por lo que no es posible no seguir el procedimiento para la elaboración de una norma que marca la Ley (entre otros, someter el proyecto a consulta pública, elaborar una Manifestación de Impacto Regulatorio, aprobación del Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, etc.), además de que, la NOM debe ser sustentada por la MIR correspondiente y demostrar que los beneficios son superiores a los costos de cumplimiento.

Por lo anterior, las dependencias para imponer un nuevo requisito, que implique de alguna forma obligaciones adicionales o costos para los particulares, deben seguir el proceso de elaboración de una NOM, por lo que, consideramos que se violó lo dispuesto por el artículo 51 de la LFMN al no haber dado el espacio para que los particulares pudieran manifestar sus comentarios a la modificación de la NOM en comento.

Cabe señalar que en México la elaboración y modificación de las Normas Oficiales Mexicanas se encuentra sujeta tanto a las disposiciones establecidas en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) como a las contenidas en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA). Ambos ordenamientos establecen derechos y obligaciones para el gobierno y los particulares, también señalan periodos específicos en los cuales los gobernados pueden participar en la elaboración de comentarios a los proyectos de, entre otros, normas oficiales mexicanas, mismos que deberán ser analizados y respondidos por parte de las autoridades competentes.

En virtud de lo anterior, el Oficio de la COFEMER en el cual se acepta que la dependencia responsable no presente una manifestación de impacto regulatorio donde se sustenten los costos, los beneficios, los riesgos y demás implicaciones económicas y jurídicas derivados de la modificación a la NOM en comento, es nulo de pleno derecho en virtud de ser violatorio de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) que en su artículo 3º establece como un requisito del acto administrativo el ser expedido sin que medie error sobre el objeto, causa o motivo, o sobre el fin del acto, ya que en el caso que nos ocupa, la COFEMER partió del principio de que con la modificación propuesta por la CRE, no se generaban costos ni obligaciones para los particulares lo cual es incorrecto por las razones antes señaladas.

II. A continuación se detallan las modificaciones específicas a la NOM-016-CRE-2016 que resultarán en problemáticas en la operación de los vehículos en nuestro país:

a. **Cambio propuesto: La modificación de la NOM permite elevar la presión de vapor hasta en 1.0 lb/pulg²**

En específico la propuesta señala: "Para las gasolinas Regular y Premium cuyo contenido de etanol anhidro es de entre 9 y 10 % en volumen, en las zonas Norte, Sureste, Centro y Pacífico se permite **una presión de vapor máxima de 1.0 lb/pulg² superior al especificado.**"

- i. La presión de vapor es una de las propiedades críticas en las gasolinas la cual indica la volatilidad del líquido para pasar a fase vapor. La gasolina se evapora de forma rápida en condiciones de temperatura ambiente y esa propiedad se afecta de manera compleja debido a la concentración de etanol, la temperatura y la composición de la gasolina base. Está comprobado que, al agregar más etanol al combustible, éste se evaporará con mayor facilidad, incrementando las emisiones fugitivas en los sistemas de almacenamiento de combustible de los vehículos y potencialmente podrá provocar problemas de arranque y manejabilidad o desempeño en los vehículos. La condición antes descrita se potencia en presencia de altas temperaturas y también en sitios ubicados en la altitud. En otros países, cuando se incorporan oxigenantes o aditivos como etanol o se incrementan sus contenidos, se ajustan varios parámetros de la mezcla de gasolina para evitar el incremento de la PVR (presión de vapor Reid).
- ii. La magnitud de la volatilidad en el combustible afectan la operación de los vehículos automotores. El vehículo y el combustible son un sistema. Para cumplir con las normas de emisiones evaporativas y de escape del motor, los fabricantes de automóviles han incorporado tecnologías y materiales avanzados, pero un RVP más alto significa que se generan mayores emisiones por evaporación que deben ser manejadas por el sistema de control de

- emisiones del vehículo y sistemas informáticos (sistema OBD) el cual debe ser diseñado para tal fin.
- iii. Los vehículos cuentan con sistemas integrados de recuperación de vapor, que incluyen recipientes de carbono que recogen el exceso de vapores del tanque de combustible. Los fabricantes de vehículos diseñan estos recipientes para asegurar el cumplimiento bajo una gama de circunstancias anticipadas como es la gasolina que se expende en el país de destino del producto, sin embargo, temperaturas muy altas junto con PVR de combustible alto causará que los vapores sobrecarguen el recipiente. Además, los vehículos más antiguos aún en circulación pueden carecer de las mismas capacidades de control de emisiones que los vehículos más recientes.
 - iv. Consideramos que el incremento de la PVR en los combustibles elimina el efecto de mejora en la calidad del aire que pretende la Federación y los gobiernos estatales al regular las emisiones de contaminantes precursores de ozono, con las consecuentes afectaciones a la salud de la población que representan externalidades que no han sido cuantificadas.
- b. **Cambio propuesto: El contenido de oxigenante etanol se incrementa hasta 10% volumen (3.7% peso) para las gasolinas suministradas en la zona denominada resto del país, esto excluye las zonas metropolitanas ZMVM, ZMG y ZMM.**

- i. Una mezcla combustible de aire - gasolina tiene una relación estequiométrica para la combustión de 14.7:1; para un combustible compuesto de etanol al 100%, es decir un E 100, la relación estequiométrica es de 6.7:1; con base en lo anterior y para fines prácticos, cuando se usa 100 % de etanol se requiere, más combustible, más del doble de combustible y la mitad de aire. Por lo tanto, al tener mezclas de combustible con etanol en cualquier porcentaje siempre será necesario incrementar el suministro de combustible, lo cual provocará la reducción del rendimiento de combustible. Además de lo anterior, los vehículos requerirán ajustar el avance de chispa, entre otras condiciones, para mantener la combustión en el motor en el rango óptimo.
Los vehículos preparados para trabajar con mezclas de etanol tienen la capacidad, por diseño, de reconocer y auto ajustar la mezcla aire-combustible así como los parámetros necesarios para operar de manera óptima. Sin embargo, en el mercado existen vehículos que no tienen la capacidad responder a un contenido de etanol distinto al actual, no pueden determinar los ajustes para una operación óptima, por lo que, es previsible que operen con mezclas aire-combustible pobres, lo que ocasiona la elevación de la temperatura en la cámara de combustión, condición propicia para la generación de óxidos de nitrógeno (NO_x) elemento precursor de ozono, así como el incremento de la producción de aldehídos; también es factible la manifestación de otras problemáticas como son la pre-ignición y fallas detectadas por el sistema de diagnóstico a bordo (sistema OBD) dada una calibración por diseño distinta.
- ii. Dada la naturaleza corrosiva del etanol, en vehículos cuyos sistemas de combustible no tengan tratamiento/preparación para el uso de gasolinas con un contenido de etanol superior al actual de 5.8% volumen (parte del parque vehicular en circulación entre otros aquellos con sistemas de carburación o los vehículos provenientes de países donde el uso del etanol no fue contemplado en el diseño del producto), éste puede llegar a incidir de forma negativa en la manejabilidad o desempeño del producto, asimismo, debido a que, el etanol penetra y deteriora componentes elastoméricos, se podrían ocasionar daños prematuros a algunos de los sistemas de los vehículos, lo que ocasionaría fugas

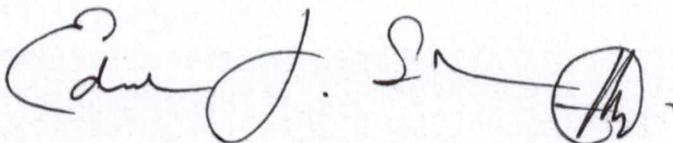
y una mayor emisión de contaminantes. Es indispensable señalar que el efecto no es inmediato, sino que las manifestaciones se han registrado en el mediano o largo plazo. El Instituto Mexicano del Petróleo ha asegurado que han llevado a cabo programas piloto en algunas unidades y que no han encontrado efectos nocivos, sin embargo, dichas pruebas se llevaron a cabo solo por seis meses, en un número de vehículos que no es representativo de flotas o años modelo vehiculares, bajo esos supuestos los resultados no pueden ser considerados concluyentes.

Es de resaltar que, el uso del etanol incrementa la fuga de partículas que se desprenden de la fase líquida al aire, las cuales se ha demostrado son precursoras de ozono, la cual en la temporada cálida seca, es un factor que incrementa las concentraciones de ozono. Adicionalmente, al ser parte de la combustión incrementará la producción de formaldehidos que tendrán un efecto en la calidad del aire.

Con base en lo antes expuesto, manifestamos nuestra oposición a que se modifique la **Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016** a través de la decisión unilateral de la autoridad responsable sin que medie el procedimiento de elaboración de una norma oficial mexicana que indica la LFMN, por lo anterior solicitamos:

1. Dejar sin efectos el oficio COFEME/17/4090 de fecha 14 de junio de 2017 mediante el cual COFEMER otorga la exención de MIR solicitada por la CRE, toda vez que, como se indicó, la modificación de la **Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016** establece *nuevos requisitos* por lo que se cumple uno de los supuestos del párrafo tercero del artículo 51 de la LFMN.
2. Demandar a la autoridad responsable la realización de los estudios correspondientes que permitan tomar en cuenta todos los elementos de información para motivar y fundamentar la toma de decisiones en el futuro.

ATENTAMENTE



EDUARDO JAVIER SOLÍS SÁNCHEZ
PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AMIA

C.c.p.e.: Lic. Pedro Joaquín Coldwell. Secretario de Energía. Presente.
Dr. Ildefonso Guajardo Villareal. Secretario de Economía. Presente.
Ing. Rafael Pacchiano Alamán. Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Presente.
Lic. José Rogelio Garza Garza. Subsecretario de Industria y Comercio de la SE. Presente.
Lic. Rocío Ruiz Chávez. Subsecretaria de Competitividad y Normatividad. Presente.
Dr. Rodolfo Lacy Tamayo. Subsecretario de Planeación y Política Ambiental. Presente.

