

De: Alfredo Martinez <alfredo.martinez@partners.basf.com>
Enviado el: viernes, 8 de julio de 2016 12:00 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
CC: Christopher J Fogarty; Thomas E Hayden; Fredrik Berntsson; Juergen Thomas; Daniel Horacio Flores Mendieta
Asunto: Comentarios sobre el Proyecto de Norma Oficial NOM-016-CRE-2016

Estimado Mtro. Gutiérrez,

BASF es un proveedor líder a nivel global en aditivos detergentes para gasolina con una gran presencia en el mercado de Norteamérica por varios años. Nosotros apoyamos a los productores de petróleo crudo a nivel regional e internacional que han expresado interés en transferir su marca hacia México. En la reciente redacción de la norma (en borrador) PROY-NOM-016-CRE-2016, BASF notificó una diferencia en las especificaciones de gasolina para las pruebas ASTM D5598 y D5500 de CFR 80.165. El nuevo requerimiento de la base de combustible tiene sulfuro, olefina y niveles aromáticos diferentes a la EPA "65th Percentile Fuel" especificada por EPA para la prueba de certificación de aditivos.

Esto implica que los aditivos EPA actualmente certificados tendrían que ser revaluados, generando costo, tiempo y otras redundancias adicionales. Con una cantidad limitada de capacidad de prueba en la industria (el número actual de vehículos del modelo 1985 BMW 318i y motores Chrysler 2.2L de años 1985-87), así como el gran número de comercializadores de combustible deseando entrar al mercado Mexicano y el reto logístico de obtener suficientes cantidades de gasolina probada cumpliendo con las especificaciones propuestas, provocarían limitantes para generar la información en un periodo corto de tiempo antes de que la nueva norma entre en vigor. Esto ocasionaría una desigualdad comercial y altos costos para los consumidores mexicanos.

BASF le recomienda considerar algunas opciones:

1. Aceptar el registro completo de la norma CFR 80.165 EPA usando EPA 65th Percentile Fuel para que los aditivos EPA actualmente aprobados sean calificados para uso en México, o
2. Aceptar la norma CFR 80.176 de desempeño usada para las pruebas de combustible definidas. Esta especificación está apoyada por muchas empresas automotrices y requiere una prueba más severa para la formación de depósitos en el combustible que EPA (500 mg promedio en la cámara de admisión de las válvulas de los asientos (intake valve deposits) vs 290 mg cuando no está aditivada) y el nivel más bajo de depósitos cuando está aditivado el combustible (50 mg promedio máximo en la cámara de admisión de las válvulas de los asientos vs 100 mg de la certificación EPA). La disponibilidad de los paquetes de aditivos cumpliendo con este requerimiento en Norteamérica significa que hay muchos productos comerciales actualmente disponibles.
3. Aceptar temporalmente la Opción 1 y 2 con un periodo de gracia de un año para que los combustibles que cumplan con la norma mexicana puedan ser suministrados y probados.

Si la norma va en efecto como fue escrito, podría desalentar a los comercializadores de combustible de cumplir con la nueva norma y de este modo retrasar la competencia, el amplio rango de aditivos de combustible disponibles, y a muchos comercializadores de combustible (marcas) de entrar al mercado en una manera equitativa.

Gracias por su consideración,

BASF

Link para referencia del texto CFR
<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/40/part-80/subpart-G>



^[1] Las pruebas de desempeño CFR 80.176 comprenden la especificación TOP TIER Detergent Gasoline® promovidas por BMW, General Motors, Fiat Chrysler Automobiles, Honda, Toyota, Volkswagen, Mercedes-Benz y Audi.

“La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información”