



B000905926
ACB
**Asociación Mexicana de Distribuidores de Gas
Licuado y Empresas Conexas, A.C.**

ASOCIMEX

México, D.F., Agosto 31, 2009.

**C. DIRECTOR GENERAL DE LA
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
(COFEMER)**

Con fundamento en los artículos 8° y 14° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4°, 69-E, fracción II, 69-H y 69-J, párrafo tercero, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1°, 3° fracciones, II y V y 4° del Acuerdo de Calidad Regulatoria, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 2007; 40, 41, 44, 45 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN); 28, 32 y 39 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y, 2°, fracciones XXXI y XXXII, 52, 53, 54, 56-III-IV-VI-VII-IX-X-XVI-c), 60, 61 - IX, y Octavo Transitorio del Reglamento de Gas Licuado de Petróleo (RGLP) y en relación al Expediente número 13/0449/170709, con el Título: "PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-005-SESH-2009, Equipos de Carburación a Gas L.P. en Motores de Combustión Interna, Instalación y Mantenimiento", enviado por la Secretaría de Energía (SENER) a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) y subido por la misma a su portal electrónico el pasado viernes 17 de julio del año en curso, bajo los conceptos de nueva versión de la NOM y respuesta a comentarios de particulares, en nuestro carácter de Representantes del Sector interesado de la Industria de la Distribución de Gas L.P., nos permitimos manifestar lo siguiente:

ANÁLISIS DE LA MIR

En el punto 1 de la sección II de la MIR se lee: *Establecer los requisitos técnicos mínimos de seguridad, especificaciones y métodos de prueba para la fabricación e instalación de los Reguladores-Vaporizadores y/o Reguladores para Gas L.P. y demás dispositivos utilizados en los Equipos de Carburación de dicho combustible en vehículos automotores y motores estacionarios de combustión interna*

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
para la INDUSTRIA
del PETRÓLEO
y GLICOL
SET. 1 2009

RECIBIDO
Rúbrica 11.28 am

Observación:

Hacemos los siguientes comentarios:

- Como antecedente, podemos señalar que el diseño básico de la norma PROY-NOM-005-SESH-2009 tiene un conflicto de aplicación, pues al mismo

1

tiempo pretende normalizar la “Fabricación” de los reguladores y la “Instalación y Mantenimiento” de todo el equipo de alimentación de Gas LP en el vehículo

- b) En el mismo título de la norma PROY-NOM-005-SESH-2009 se confirma el conflicto de diseño “Equipos de Carburación... (no reguladores) de Gas LP, en motores de combustión interna, Instalación y Mantenimiento... (no fabricación)”

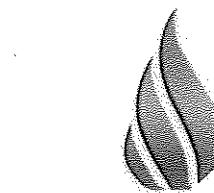
El doble enfoque de aplicación de la norma PROY-NOM-005-SESH-2009, puede generar confusión en el mercado, pues “el fabricante” del regulador es una figura difícil de ubicar, a diferencia de la Unidad de Verificación o el dueño del vehículo, quienes son aparentes y ubicables legalmente.

En el punto 9 de la MIR, *Indique si se revisó la manera como se regula en otros países la materia objeto del anteproyecto. De ser el caso, explique como afectó dicha revisión la elaboración del anteproyecto, sobre todo si considera que los elementos surgidos de la revisión de la experiencia de otros países dan sustento o justificación al contenido del anteproyecto.*

Observación:

Hacemos los siguientes comentarios:

- a) El apoyo tecnológico internacional de la “normatividad” italiana con referencia a los “números” 00-6039 y 110R-000132, no es directamente aplicable al caso, pues el esquema legal de utilización de Gas LP vehicular en Italia es muy distinto al nuestro y estos “números” de referencia aplican al enfoque de componentes y no al nivel de la instalación del vehículo
- b) El enfoque italiano para la aplicación al vehículo, se basa en dos aspectos de los cuales en México, el primero lo carecemos y el segundo a través del PROY-NOM-005-SESH-2009, lo estamos haciendo inaplicable
- i. En Italia un gran porcentaje de vehículos se fabrican a Gas LP a nivel planta de ensamble (vehículos GLP-OEM), en donde el fabricante es asignado con la responsabilidad legal del vehículo y todos sus componentes



Asociación Mexicana de Distribuidores de Gas Licuado y Empresas Conexas, A.C.

ASOCIMEX

- ii. El resto de los vehículos convertidos en el mercado de post-venta, se ejecuta a través de una serie de talleres autorizados, controlados por las autoridades y certificados para operar bajo el “*Reglamento ECE/ONU 67/01*” (22N002), el cual es un equivalente de la norma NOM-005-SEDG-1999 actual. El taller certificado debe ejecutar el trámite de registro ante el Ministerio de Transporte de la conversión del vehículo, así como el de modificar la tarjeta de circulación del vehículo para indicar que es un vehículo que usa Gas LP. Para ambos trámites se requiere el número de certificación del taller, a fin de asignarle al mismo, la responsabilidad por la parte de la conversión del vehículo

ANALISIS AL PROYECTO DE NOM.

En el punto 2. Referencias *Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se complementa con las siguientes normas, o las que las sustituyan,* y entre otras se referencia la NOM-106-SCFI-2000 para el uso de la *Contraseña Oficial*.

En nuestra opinión la norma referenciada generará confusión en el mercado, dificultando la aplicación de la *Contraseña Oficial*.

Observación:

En el punto 5.2 de la NOM-106-SCFI-2000 se establece la optativa para que la Contraseña Oficial aparezca ya sea en el producto, en su empaque, o en su embalaje, o en su etiqueta o en su envoltura; y ser visible al menos hasta que el producto o servicio sea adquirido por el consumidor final.

Dado que desde la perspectiva de la PROY-NOM-005-SESH-2009, el “producto” es una serie de componentes instalados en un vehículo, y el consumidor final sólo percibe aquellos de alta visibilidad (p/ej. tanque), la intención de la NOM-106-SCFI-2000, no es aplicable

Por todo lo anterior, reiteramos nuestra solicitud de que sea dividido y manejado de manera separada el doble enfoque de la PROY-NOM-005-SESH-2009. Para el caso del equipo de Alimentación de Gas LP como conjunto, sugerimos que , como componente del equipo, se entregue al usuario final una Lista de Materiales con su correspondiente isométrico, la cual sea certificada por medio del marcado de Contraseña Oficial y que adicionalmente la mencionada lista contenga un número de folio, registro que además de servir como medio de identificación del fabricante y/o del instalador, luego pueda

ser usado como referencia y guía en la elaboración del dictamen técnico, así como para la obtención de las verificaciones ecológicas correspondientes.

En el Proyecto, en el punto 6 Sistemas de Inyección, se establece que: *Los componentes que integran el sistema electromecánico de inyección de Gas L.P., tales como riel de inyectores, inyectores o toberas, etc., deben cumplir con las especificaciones técnicas establecidas por el fabricante, importador o comercializador.*

Observación:

Al respecto, debemos señalar que aún cuando la norma busca establecer los requisitos mínimos de reguladores y “demás dispositivos”, no determina como probar inyectores, válvulas de control y filtros, ni establece algún método alternativo para asegurar la conformidad.

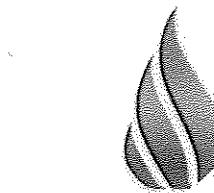
En punto 7 inciso 7.2.2.a, el Proyecto establece que: *La capacidad total de Gas L.P. para automóviles y camiones, no debe ser mayor de 450 litros al 100% capacidad agua, exceptuando autotanques que transporten o distribuyan Gas L.P., en los que se permite optativamente abastecer el hidrocarburo al motor del mismo autotanque, siempre y cuando el punto de suministro al motor del vehículo, se encuentre situado en un sitio diferente de los elementos de trasiego del autotanque. En este caso, los autotanques no deberán contar con recipientes adicionales destinados a abastecer el motor del vehículo.*

Observación:

La norma PROY-NOM-005-SESH-2009 se contradice al fijar un límite de 450 litros para el tamaño de tanque de suministro de Gas LP al motor del vehículo, pero al mismo tiempo dar la opción a que los autotanques empleen para éste propósito un tanque mucho mayor.

Se especifica que la alimentación debe ser de una toma diferente, sin usar los elementos de trasiego del tanque. Sin embargo no se menciona la obligatoriedad de integrar en la nueva línea de suministro un dispositivo de exceso de flujo.

Consideramos que lo dispuesto en el punto 7.1.2.2 está en directo conflicto con el objetivo principal de una Norma Oficial Mexicana, que es el de proteger a la sociedad mexicana, ya que por el magro ahorro de un tanque de



Asociación Mexicana de Distribuidores de Gas Licuado y Empresas Conexas, A.C.

ASOCIMEX

carburación, se permite una práctica que internacionalmente está restringida por su peligrosidad.

En razón de lo anterior y con un enfoque de seguridad pública, no consideramos adecuado eliminar el uso del tanque de suministro de Gas LP para el motor de los autotanques. Para reforzar nuestra posición y desde el punto de vista de la aplicación de la *Directiva de Precios y Tarifas para la Distribución del Gas LP*, deberá considerarse también la complicación que de aplicarse el punto 7.1.2.2, se tendría para determinar el costo de combustible de dicho autotanque, impidiendo así el cálculo confiable de los costos y gastos involucrados en las actividades de distribución de Gas LP a domicilio por medio de recipientes no transportables. Esta condición afectaría la tarifa de distribución a domicilio, ya que el combustible es su componente más relevante.

Por lo que solicitamos se elimine el punto 7.1.2.2 del Proyecto.

En el punto 8 inciso 8.3, se menciona que: *Para vehículos que originalmente cuentan con inyección electrónica de otro combustible, se permite la instalación dual, ya sea de inyección de Gas L.P. vapor o líquido, o de succión, solamente si se instala el sistema con el siguiente respaldo electrónico:*

- a) *Dispositivo electrónico que realice interfase con la computadora de a bordo del vehículo,*
- b) *Que se conserven las características originales de la computadora de abordo y de operación del motor.*

Observación:

En los 66 años de historia de uso de Gas LP vehicular en México, la principal causa de incendios en vehículos a Gas LP, ha sido el uso repentino del sistema de alimentación de gasolina, el cual después de no usarse por largos períodos pierde su hermeticidad y genera fugas. Una vez iniciado el fuego, arden los dos sistemas, pero el fuego se inició en el sistema de gasolina.

La eliminación de la expresa prohibición de sistemas duales Gas LP y/o Gasolina), está en directo conflicto con el objetivo principal de una Norma Oficial Mexicana, que es el de proteger a la sociedad mexicana.

Por lo antes señalado, es recomendable se elimine totalmente del proyecto el punto 8 inciso 8.3.

En el punto 11 *Procedimiento para la evaluación de la conformidad (PEC)*, incisos 11.1 al 11.3.3, se hacen las observaciones mediante la siguiente Tabla:

SEC	PROY-NOM-005-SESH-2009	OBSERVACIONES
11	Procedimiento para la evaluación de la conformidad (PEC).	Una sola norma establece dos niveles de conformidad, una para el fabricante del regulador y otra para el método de instalación en el vehículo.
11.1.1 Certificado de Conformidad	Documento mediante el cual la Dirección General de Gas L.P. o el organismo de certificación correspondiente hacen constar que los reguladores y/o reguladores-vaporizadores para Gas L.P., cumplen con la totalidad de las especificaciones establecidas en esta Norma.	Este certificado no es para cada vehículo instalado, sino para el fabricante/distribuidor del regulador.
11.1.2 Certificado del sistema de gestión de la calidad	Al documento que otorga un organismo de certificación de sistemas de gestión de la calidad a efecto de hacer constar ante la DGGLP o el organismo de certificación para producto que el sistema de gestión de la calidad contempla el proceso de fabricación de los reguladores y/o reguladores-vaporizadores para Gas L.P., materia de esta Norma.	Este certificado que la norma no especifica como se obtiene ni como se aplica, implica que se debe determinar el nivel de calidad en la misma línea de fabricación del regulador en su país de origen.
11.1.4 Dictamen	Documento emitido por una unidad de verificación, mediante el cual se hacen constar los resultados de la evaluación de la conformidad de la instalación de los vehículos conforme a la presente Norma.	Este documento a diferencia de los dos anteriores, es relativo a cada vehículo instalado.

SEC	PROY-NOM-005-SESH-2009	OBSERVACIONES
11.2.2 Obtención de Certificado de Conformidad	<p>Para obtener el certificado de la conformidad por parte de la DGGLP, el interesado deberá cumplir con los requisitos que establece el Registro Federal de Trámites y Servicios, en lo correspondiente al Trámite SENER-01-021. La información sobre los Laboratorios de Pruebas y Organismos de Certificación puede ser consultada en la página Web de la Secretaría de Energía, vía Internet, en la dirección: www.energia.gob.mx.</p> <p>Para obtener el certificado de la conformidad por parte de los organismos de certificación de producto o de los organismos de certificación para sistema de gestión de la calidad, el interesado deberá contactar directamente a dichos organismos.</p>	Define por que medio debe tramitarse el certificado, pero no define quien es el interesado.

La tabla anterior ilustra los distintos niveles de trámite y representatividad en los que está implicado el PEC. De no modificarse el proyecto, en la práctica, será en el dueño del vehículo y en la Unidad de Verificación en quienes recaiga la responsabilidad final.

Se sugiere complementar el proyecto con un anexo contenido un instructivo de trámites con responsabilidad definida para cada uno de ellos, así como la acción que deberá tomar el siguiente responsable en la fila, si el trámite anterior no está debidamente cubierto.

En el punto Transitorios Tercero, se define que: *Los dictámenes de la conformidad con la Norma Oficial Mexicana NOM-005-SEDG-1999, Equipo de aprovechamiento de Gas L.P. en vehículos automotores y motores estacionarios de combustión interna. Instalación y mantenimiento, continuarán vigentes hasta que concluya su término. La vigencia de dichos dictámenes no podrá exceder de un año contado a partir de la fecha referida.*

Observación:

De acuerdo a la Prospectiva de Gas LP 2008-2017, a la fecha existen más de 350,000 vehículos empleando Gas LP en México, el proyecto PROY-NOM-005-SESH-2009 se enfoca a los vehículos que se sumarán a este parque nacional de vehículos empleando Gas LP; pero no define que se hará con el parque vehicular actual.

La gran mayoría de los reguladores instalados ya no tienen representatividad comercial oficial en nuestro país, por lo que al llegar la fecha de renovar un dictamen, difícilmente alguien incurrirá en los gastos de probar su conformidad. Esto forzará a muchos usuarios a eliminar el sistema de Gas LP con el que cuenta su vehículo y no necesariamente a la compra de otro sistema nuevo.

Dicha situación, se traducirá en una pérdida neta para la Industria de Distribución de Gas LP. Adicionalmente con la sistemática sobre-regulación al uso del combustible fósil de menor intensidad carbónica, se enviará un mensaje de México a la comunidad internacional, en donde este proyecto se apreciará como un retroceso en la ratificación mexicana del Protocolo de Kioto. De lo que podría generarse una imagen de incumplimiento, haciéndonos acreedores a posibles acciones disciplinarias en Copenhague Dic'09.

Se sugiere integrar un Transitorio Cuarto, que contenga un esquema diseñado para que los 350,000 usuarios actuales de Gas LP vehicular puedan completar su ciclo de vida útil. Se propone un esquema basado ante todo en un dictamen vigente, pero apoyado por la publicación de la lista por parte de SENER de todas las distintas marcas, modelos y tipos de reguladores y componentes del sistema de carburación, que en algún momento cumplieron con las normas vigentes y cuya documentación que prueba dicha conformidad, obra en los archivos de la SENER-DGGLP.

De la manera descrita, la norma PROY-NOM-005-SESH-2009 se aplicará a vehículos que se vayan a dictaminar por primera vez y los vehículos en uso actual de Gas LP con un dictamen vigente, serían dictaminados únicamente en base a los Puntos 7,9 y10 de la norma. Para estos vehículos el PEC sería la presencia de la marca tipo y modelo de sus componentes en la lista publicada por SENER.



Asociación Mexicana de Distribuidores de Gas Licuado y Empresas Conexas, A.C.

La transición duraría cinco años, para asegurar que todos los vehículos en uso actual de Gas LP podrán tener una vida útil razonable amortizando su inversión.

En conclusión a lo antes expuesto, debemos insistir que este PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-005-SESH-2009, Equipos de Carburación a Gas L.P. en Motores de Combustión Interna, Instalación y Mantenimiento, en el formato actual será de muy difícil aplicación en el día a día, incrementando el riesgo a la sociedad mexicana, creando una contingencia legal para unidades de verificación y para los dueños de vehículos, un riesgo comercial para la Industria de Distribución de Gas LP y un compromiso del nivel de seguridad de la sociedad mexicana; no obteniéndose en consecuencia la Mejora Regulatoria que previene la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; no atiende adecuadamente las indicaciones de esa COFEMER y del Sector interesado; e incurre en diversas imperfecciones técnicas y legales, todo lo cual debe ser tomado adecuadamente en consideración por la COFEMER, al emitir su Dictamen al respecto.

A t e n t a m e n t e

Lic. Enrique Arizmendi
Presidente de Consejo de Administración