

Daniel



COMISION FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

COFEME/00/240

México, D.F., a 15 de septiembre del 2000

**DR. AARÓN DYCHTER POLTOLAREK
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE,
P R E S E N T E .**

2/033/2000-2

Me refiero al oficio No. 4-669 de fecha 30 de agosto del presente año, por el que esa Secretaría somete a consideración el Proyecto de Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-057-SCT2/2000, Requerimientos Generales para el Diseño y Construcción de Autotranques Destinados al Transporte de Gases Comprimidos, especificación SCT 331," así como su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR).

Con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), se solicita se realicen las ampliaciones y correcciones a la Manifestación de Impacto Regulatorio que se mencionan en el documento anexo.

No omito señalar que una vez recibidas las ampliaciones y correcciones a que hace referencia el párrafo anterior, la Comisión podrá emitir dentro de los 30 días hábiles siguientes a su recepción, el dictamen de conformidad con el artículo 69-J de la LFPA.

Sin otro particular, me reitero a sus órdenes y aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

*Con fundamento en el artículo
Quinto Transitorio de/
Reglamento Interior de la
SECOFI (DOF 10-VIII-00) y
en ausencia de/titular*

**MARILUPE REYES RETANA TELLO
DIRECTORA GENERAL JURÍDICA**

C.c.p. Ing. José H. Aguilar Alcérreca.- Director General de Autotransporte Federal. SCT
Lic. Bernardo Rojas Nájera.- Coordinador Ejecutivo de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. SECOFI

Comentarios a la MIR de la Norma Oficial Mexicana NOM-057-SCT2/2000, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de gases comprimidos, especificación SCT 331

Costos y beneficios

El presente anteproyecto de norma oficial mexicana es, debido a los costos inherentes, considerado de impacto intermedio, por ende, es necesario realizar un análisis claro y detallado de los costos y beneficios del mismo.

Para conocer el costo total que generaría esta norma es indispensable establecer el número total de autotanques y tanques, ya sean nuevos o en uso, que estarían sujetos a esta regulación. Cabe señalar que, en todos los casos, se debe citar la fuente de los datos.

Asimismo, se debe de establecer el costo de la certificación y, rectificar el *costo anual por verificación* y el *ahorro por accidente no acontecido* que, de acuerdo a las cifras presentadas serían de \$1,150.00 y \$800,000.00 pesos respectivamente. De igual manera, es importante corroborar si el costo por certificación en los Estados Unidos de América (US\$ 40,000.00) es igual al costo unitario promedio de fabricación de un autotanque como se asienta en la manifestación de impacto regulatorio.

Finalmente, se debe explicar por qué no se toma en cuenta a los vehículos de reparto local ya estos también transportan materiales y residuos peligrosos para el ser humano.

A.