

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL
DIRECCIÓN DE ENLACE CON SECTORES ENERGÍA, INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE

Of. No. COFEME/16/2488

ACUSE

Asunto: Se emite Dictamen Total no Final, respecto del anteproyecto denominado *Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana ANTE-PROY-NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.*

Ciudad de México, a 16 de junio de 2016

ING. CUAUHTEMOC OCHOA FERNÁNDEZ
Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado *Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana ANTE-PROY-NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina*, y a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y recibidos en esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 4 de mayo de 2016, a través del portal de la MIR¹.

Sobre el particular, esta COFEMER no omite comentar que el 19 de marzo de 2016, se emitió el oficio COFEME/16/2119, mediante el cual se aceptó el Acuerdo de Calidad Regulatoria respecto al anteproyecto en comento.

Bajo tales consideraciones, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de la LFPA, la COFEMER tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN TOTAL

I. Consideraciones generales

Desde hace 24 años, en México las estaciones de servicio para expendio de hidrocarburos, especialmente gasolina y diésel, han sido operadas por Petróleos Mexicanos (PEMEX), Empresa Productiva del Estado Mexicano (EPE)² que hasta fechas recientes contabilizaba un aproximado de 11,281 estaciones de servicio de este tipo (cifra al 31 de marzo de 2016³); no obstante lo anterior, como consecuencia de las reformas sobre las disposiciones normativas para la

¹ www.cofemersimr.gob.mx

² Es aquella empresa cuyo objetivo es la creación de valor económico al incrementar los ingresos de la Nación, con sentido de equidad y responsabilidad social y ambiental (SENER, 2014).

³ <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1231345.concluye-reinado-de-pemex-en-gasolineras.html>



inversión, exploración, explotación, investigación, manejo, distribución y expendio de energéticos en nuestro país, mismas que serán detalladas más adelante en el presente escrito, ahora, agentes particulares interesados en desempeñar tales actividades, también podrán llevarlas a cabo a efecto de coadyuvar en el desarrollo industrial nacional.

Sin menoscabo de lo comentado en el párrafo anterior, se observa que a efecto de brindarles a tales agentes un marco normativo para poder desempeñar esas labores, el 3 de diciembre de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la *Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-001-ASEA-2015, Diseño, construcción, mantenimiento y operación de estaciones de servicio de fin específico y de estaciones asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación de servicio para autoconsumo, para diésel y gasolina*, que contiene las especificaciones, parámetros y requisitos técnicos mínimos de seguridad industrial y operativa, y protección ambiental que se deben cumplir en el diseño, construcción, mantenimiento y operación de estaciones de servicio de fin específico y asociadas a la actividad de expendio, en su modalidad de estación de servicio para autoconsumo para gasolinas y diésel. Al respecto de tal ordenamiento, se observa que dado su carácter de emergencia, su vigencia se limita a 6 meses, tal y como lo señala su artículo Primero Transitorio; esto, de conformidad con lo estipulado en el artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización⁴ (LFMN).

En este sentido, se observa que con el objetivo de cumplir con los mandatos indicados en los artículos 46 y 47 de la LFMN⁵, esa Dependencia publicó en el DOF el *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio*

⁴ **"ARTÍCULO 48.-** En casos de emergencia, la dependencia competente podrá elaborar directamente, aún sin haber mediado anteproyecto o proyecto y, en su caso, con la participación de las demás dependencias competentes, la norma oficial mexicana, misma que ordenará se publique en el Diario Oficial de la Federación con una vigencia máxima de seis meses. En ningún caso se podrá expedir más de dos veces consecutivas la misma norma en los términos de este artículo. Previa a la segunda expedición, se debe presentar una manifestación de impacto regulatorio a la Secretaría y si la dependencia que elaboró la norma decidiera extender el plazo de vigencia o hacerla permanente, se presentará como anteproyecto en los términos de las fracciones I y II del artículo 46. Sólo se considerarán casos de emergencia los acontecimientos inesperados que afecten o amenacen de manera inminente las finalidades establecidas en el artículo 40".

⁵ **"ARTÍCULO 46.-** La elaboración y modificación de normas oficiales mexicanas se sujetará a las siguientes reglas: **I.** Los anteproyectos a que se refiere el artículo 44, se presentarán directamente al comité consultivo nacional de normalización respectivo, para que en un plazo que no excederá los 75 días naturales, formule observaciones; y **II.** La dependencia u organismo que elaboró el anteproyecto de norma, contestará fundadamente las observaciones presentadas por el Comité en un plazo no mayor de 30 días naturales contado a partir de la fecha en que le fueron presentadas y, en su caso, hará las modificaciones correspondientes. Cuando la dependencia que presentó el proyecto, no considere justificadas las observaciones presentadas por el Comité, podrá solicitar a la presidencia de éste, sin modificar su anteproyecto, ordene la publicación como proyecto, en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO 47.- Los proyectos de normas oficiales mexicanas se ajustarán al siguiente procedimiento: **I.** Se publicarán íntegramente en el Diario Oficial de la Federación a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presenten sus comentarios al comité consultivo nacional de normalización correspondiente. Durante este plazo la manifestación a que se refiere el artículo 45 estará a disposición del público para su consulta en el comité; **II.** Al término del plazo a que se refiere la fracción anterior, el comité consultivo nacional de normalización correspondiente estudiará los comentarios recibidos y, en su caso, procederá a modificar el proyecto en un plazo que no excederá los 45 días naturales; **III.** Se ordenará la publicación en el Diario Oficial de la Federación de las respuestas a los comentarios recibidos así como de las modificaciones al proyecto, cuando menos 15 días naturales antes de la publicación de la norma oficial mexicana; y **IV.** Una vez aprobadas por el comité de normalización respectivo, las normas oficiales mexicanas serán expedidas por la dependencia competente y publicadas en el Diario Oficial de la Federación. Cuando dos o más dependencias sean competentes para regular un bien, servicio, proceso, actividad o materia, deberán expedir las normas oficiales mexicanas conjuntamente. En todos los casos, el presidente del comité será el encargado de ordenar las publicaciones en el Diario Oficial de la Federación".



asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina; esto, para que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presenten sus comentarios al Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente. Es bajo esta dinámica, que esa SEMARNAT ha considerado necesario emitir el presente anteproyecto.

Por todo lo anterior, cobra relevancia el hecho de poder contar con un marco jurídico que permita a los particulares diseñar, construir, operar y dar mantenimiento a estaciones de servicio para expendio de gasolina y diésel, a efecto de conservar los mejores estándares operativos en tales establecimientos y así, evitar los efectos adversos ecológicos, sociales y económicos, que se puedan derivar en caso de suscitarse accidentes o siniestros en estos.

Bajo tales consideraciones, es necesario mencionar que la *Ley de la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos*, prevé como objetivo fundamental, el delinear la directriz de la política pública en materia de seguridad industrial y protección ambiental, a través de la creación de una Agencia Nacional (en adelante, Agencia), como un órgano administrativo desconcentrado de la SEMARNAT con autonomía técnica y de gestión, para regular a las empresas productivas del Estado, así como a las personas físicas y morales de los sectores público, social y privado que realicen las siguientes actividades:

- a. *El reconocimiento y exploración superficial, y la exploración y extracción de hidrocarburos;*
- b. *El tratamiento, refinación, enajenación, comercialización, transporte y almacenamiento del petróleo;*
- c. *El procesamiento, compresión, licuefacción, descompresión y regasificación, así como el transporte, almacenamiento, distribución y expendio al público de gas natural;*
- d. *El transporte, almacenamiento, distribución y expendio al público de gas licuado de petróleo;*
- e. *El transporte, almacenamiento, distribución y expendio al público de petrolíferos, y*
- f. *El transporte por ducto y el almacenamiento, que se encuentre vinculado a ductos de petroquímicos producto del procesamiento del gas natural y de la refinación del petróleo.*

Por su parte, dicha Agencia tiene como propósito la protección de las personas y el medio ambiente a través de la supervisión en materia de seguridad industrial y operativa de las instalaciones y actividades del sector, incluyendo las actividades de desmantelamiento y abandono de instalaciones, así como el control integral de residuos y emisiones contaminantes.

Asimismo, el artículo 6, fracción I, incisos a), b) y d) de la Ley antes mencionada, determina que esa Agencia deberá publicar en el DOF toda aquella regulación que esté destinada a normar, entre otras cosas, la adopción y observancia obligatoria de estándares técnicos nacionales e internacionales, la prevención y contención de derrames y fugas de hidrocarburos en las instalaciones y actividades de ese sector, así como los procesos de remediación de las afectaciones que en su caso resulten, en coordinación con las unidades administrativas de esa Secretaría, así como la integridad física y operativa de las instalaciones, junto con el análisis de riesgo y los planes de atención de contingencias y emergencias, así como su cumplimiento.

Adicionalmente, es posible constatar que la regulación propuesta se apega a objetivos transversales de desarrollo nacional referentes a optimizar la capacidad productiva y de transformación de hidrocarburos asegurando procesos eficientes, competitivos y seguros a



través del fortalecimiento de las empresas productivas en materia de hidrocarburos, bajo un marco regulatorio y normativo que propicie las mejores prácticas e incentive la inversión. Para enfatizar el argumento, baste retomar las siguientes líneas de acción del Programa Sectorial Energético 2013-2018 que a la letra indican:

- 1.1.4 *Priorizar la integridad de las instalaciones aplicando las mejores prácticas de seguridad industrial y ambiental;*
...
- 1.2.1 *Reforzar el proceso de actualización y desarrollo del marco legal, regulatorio y normativo que oriente a la industria petrolera nacional a mejores resultados, y*
...
- 1.2.6 *Adecuar la regulación para incluir estándares internacionales de seguridad, eficiencia y sustentabilidad, considerando los hidrocarburos no convencionales.*

Cabe destacar que, con la Reforma Energética del 20 de diciembre de 2013, que estableció que en materia de hidrocarburos solo las actividades de exploración y extracción de petróleo y gas natural son exclusivas del Estado, se abre la posibilidad para que tanto PEMEX, como otros particulares participen en actividades de tratamiento y refinación del petróleo, petroquímica, procesamiento de gas, así como las de logística, incluidos el transporte, almacenamiento y distribución del petróleo, gas, petrolíferos y petroquímicos. Con ello se da la reconfiguración de la cadena de valor, donde el Estado mantuvo su participación a través de PEMEX como EPE y de las empresas productivas subsidiarias que, en lo subsecuente, PEMEX invista.

A partir de estas premisas, se da la eliminación de las barreras legales para la participación de empresas en las actividades arriba citadas y surge la necesidad de regular a todos los agentes económicos ahora comprendidos, minimizando los factores de riesgo que la actividad de la industria conlleva, donde la intervención regulatoria del Estado corresponde a la autoridad ambiental, ya que es quien tiene conferidas las atribuciones y facultades para garantizar la seguridad y protección ambiental en las operaciones.

Particularmente, se advierte que el anteproyecto en comento incorpora las disposiciones que deberán ser atendidas por las empresas que, en su momento decidan participar en los mercados de hidrocarburos, sobre las especificaciones, parámetros y requisitos técnicos mínimos de seguridad industrial y operativa, y protección ambiental que se deben cumplir en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.

Bajo esta perspectiva, desde el punto de vista de la mejora regulatoria, la COFEMER considera adecuado que la SEMARNAT promueva la emisión de regulaciones en materia de seguridad operativa y de protección ambiental aplicables, ya que ello se traduce en mayor seguridad en el abasto de los energéticos primarios que el país requiere para generar mayor productividad y dinamismo del sector, sin dejar de lado la vulnerabilidad ambiental que enfrentan los recursos naturales y bienes y servicios ambientales ante las actividades comprendidas por esta industria.



II. Objetivos regulatorios y problemática

De acuerdo a la información contenida en la MIR correspondiente, el objetivo del anteproyecto es establecer las especificaciones, parámetros y requisitos técnicos mínimos de seguridad industrial, seguridad operativa y protección al medio ambiente aplicables al diseño, construcción, mantenimiento y operación de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, lo anterior con el propósito de evitar daños a la población, al medio ambiente, a los recursos naturales y a las propias instalaciones de dichos establecimientos.

Por otra parte, esa Secretaría advierte que la necesidad de emitir la propuesta regulatoria deriva, de dos cuestiones fundamentales:

- a) La reforma energética de 2013 en México, mediante la cual *"se abrirá el mercado de la distribución y expendio al público de gasolinas y diésel a toda persona interesada, de forma libre, es decir, sin estar condicionada a la celebración de contratos de franquicia y suministro con PEMEX o con cualquier otra empresa productiva del Estado, por lo que en este contexto resulta necesario contar con un marco normativo que establezca las especificaciones, parámetros y requisitos técnicos mínimos de seguridad industrial, seguridad operativa y protección al medio ambiente aplicables al diseño, construcción, mantenimiento y operación de estaciones de servicio de diésel y gasolina"*.
- b) La emisión de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-001-ASEA-2015, misma que tiene una *"vigencia máxima de seis meses (terminando su vigencia el 20 de junio próximo), pudiendo ser dicho plazo prorrogable en una sola ocasión"*. De tal forma que, *"si consideramos que en México para el 30 octubre de 2015 existían 11,431 Estaciones de Servicio (capacidad instalada que potencialmente se incrementará como consecuencia de la reforma energética), resulta de vital importancia emitir la Norma Oficial Mexicana definitiva que evite el vacío regulatorio y garantice la seguridad tanto de la población, los consumidores, las instalaciones de las propias Estaciones y el medio ambiente"*.

En este sentido, esa Dependencia advierte que de no emitirse la norma en comento, se corre el riesgo de no asentar de manera definitiva, las directrices necesarias que se deben cubrir en el diseño, la construcción, la operación y las obras de mantenimiento en estos establecimientos a nivel nacional, mismos que en caso de funcionar sin estas líneas de acción y dado su creciente número junto con su alto nivel de interacción con el resto de la sociedad, podrían ocasionar incidentes o siniestros de proporciones mayúsculas, lo cual resultaría en conflictos sociales, falta de confianza y credibilidad en las acciones y beneficios del sector regulado, así como de la propia reforma energética.

Por su parte, esta Comisión observa que en términos de la problemática que da origen a la presente regulación, existen diversas perspectivas desde las cuales puede analizarse la situación. En primera instancia, es factible reconocer la presente regulación presenta un enfoque basado en riesgos.

Al respecto, es importante destacar que en los últimos años, organismos internacionales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) han promovido estudios



orientados a determinar el papel que juega el análisis de riesgo en las decisiones que toman los gobiernos para la emisión de regulaciones⁶. De este modo, se ha determinado que la normatividad mal diseñada puede generar pérdidas por la aparición de eventos que son prevenibles, así como también limitar la actividad económica en los casos en que se emiten regulaciones que van más allá de los riesgos que se buscan mitigar.

A partir de lo anterior, se ha determinado que las políticas públicas que se deseen impulsar por parte de los agentes reguladores deben abordar un enfoque de **regulación basada en riesgos**, por medio del cual se permita proteger adecuadamente a la ciudadanía y el entorno de los riesgos que se buscan combatir (i.e. sanitarios, laborales, ambientales y financieros, entre otros), al tiempo que se promueve la liberación de recursos y la eficiencia en los mercados, con el fin de propiciar el desarrollo de las actividades productivas e impulsar el crecimiento económico.

De esta forma, por medio del concepto de regulación basada en riesgos se propone estimar y evaluar los niveles de las contingencias, así como valorar cuál resulta ser la respuesta regulatoria óptima, de acuerdo al criterio de máximo bienestar social y eficiencia en los recursos, con lo cual se tiene una regulación diferenciada por riesgos que obedece a principios que se evalúan continuamente. Con este enfoque se obtiene una propuesta que busca encontrar el punto eficiente entre dos extremos: i) por un lado el establecimiento de disposiciones que superen a los riesgos que se busca atender, creando ineficiencias (conocido técnicamente como error tipo I), y ii) por el otro, mantener medidas que fallen en la atención de los riesgos existentes, generando graves consecuencias y daños a la población (error tipo II). Así, este concepto intercede en favor del establecimiento de mecanismos que evolucionen conforme lo hacen los riesgos que se pretenden aminorar y la información que se posee de cada situación⁷.

Al respecto, se debe destacar que este tipo de enfoque contrasta con los principios y líneas de acción dentro de lo que se conoce como "*principio precautorio*", debido a que este último basa sus premisas en el argumento de que es "*mejor prevenir que lamentar*", mismo que trae como consecuencia el diseño de regulaciones encaminadas a aminorar riesgos potenciales sin conocer con exactitud las relaciones de causalidad y los efectos probables de la regulación, por lo que se estima que el mismo puede conllevar a propiciar una serie de deficiencias que violan el proceso lógico de decisión bajo incertidumbre, al tiempo de impedir que se cuente y utilice toda la información relevante respecto del riesgo que se pretende mitigar.

Por lo anterior, este órgano desconcentrado recomienda que las instancias dedicadas a la emisión de regulaciones, a partir del nuevo paradigma para la prevención y mitigación de riesgos, sopesen durante el proceso de elaboración de sus propuestas normativas, los casos en que, conforme a sus objetivos, pudieran estar transgrediendo alguno de los dos errores (tipo I y tipo II) que se consideran necesarios evitar y, de esta forma, poner en perspectiva los escenarios sobre la evolución de la situación que se ha propuesto atender; lo anterior, a fin de que las medidas que se diseñen se ajusten a las circunstancias de cada escenario, permitiendo que lo que se emita resulte en acciones complementarias de acuerdo a la proporcionalidad o gravedad de cada situación, y no en un obstáculo o un faltante para el desarrollo de las actividades económicas y sociales que realicen los sujetos regulados.

Bajo tales consideraciones, es importante destacar que la presente regulación, tiene un enfoque basado en riesgos, específicamente, riesgos laborales y ambientales, ya que, tal y como se

⁶ Risk and Regulatory Policy: Improving the Governance of Risk, OECD, 2010.

⁷ Regulación Basada en Riesgos: Un nuevo enfoque para el diseño de la política regulatoria en México, COFEMER, 2011.



describirá más adelante en el presente escrito, establece requisitos, procedimientos y condicionantes dirigidos a evitar la incidencia de siniestros en los establecimientos sujetos a regulación, que pudieran afectar severamente la salud de los trabajadores en el momento de la construcción, operación y mantenimiento en las estaciones de servicio sobre las que trata la norma.

Asimismo, se advierte que mediante la implementación de la presente regulación, se buscan evitar y reducir los perjuicios que genera la información asimétrica. Al respecto, cabe mencionar que la información asimétrica se da cuando una de las partes que intervienen en un mercado (cualquiera que este sea) no cuenta con la misma información que la otra sobre el producto, servicio o activo en cuestión. Derivado de lo anterior, se observa que en el caso que ocupa la presente propuesta regulatoria, dicho problema se daría en el momento que una persona requiere de los servicios de abastecimiento de gasolina y diésel pensando en que se cubren todos los estándares de seguridad para poder satisfacer esta necesidad, sin que estas sean necesariamente las condiciones, por lo cual, el agente que opera tal estación, podría estar ahorrando de manera ilegítima sobre todos los gastos que le podría ocasionar operar conforme los estándares más rígidos en términos de seguridad. Es decir, el particular que llevara a cabo sus actividades de esta manera, se estaría beneficiando con la información que el potencial cliente desconoce.

En este sentido, se observa que una herramienta con la que dispone el Estado para resolver este tipo de fallos, radica en la certificación, que es la confirmación por parte de un tercero independiente y acreditado, de que una empresa cumple una determinada norma o estándar en la que se estipulan las características del producto, servicio y/o del proceso productivo. Dicha información es creíble porque la ofrece un tercero que tiene reputación de rigor e independencia, tras haber comprobado la conformidad con las estipulaciones del estándar. Por lo anterior, cabe destacarse que por medio de este procedimiento, el particular regulado obtiene por parte del tercero autorizado la reputación y confianza que este no podría demostrar ante el resto de la sociedad de forma totalmente creíble. De esta manera, este mecanismo se convierte en un instrumento eficiente para resolver los problemas de asimetría informativa al ser generado por los atributos de confianza⁸.

Dicho mecanismo es un sistema creado para asegurar la calidad que requiere la existencia de un estándar, una señal, un procedimiento de inspección y una penalización en caso de incumplimiento. En la práctica, este sistema de aseguramiento suele ser privado en su totalidad, pero a menudo, también es contemplada la participación del gobierno, como en el caso de las NOM's (Norma Oficial Mexicana) y las NMX's (Normas Mexicanas). Por ejemplo, el estándar puede ser público, pero el control y la certificación privado; o el estándar privado, con una participación pública en el control e inspección⁹.

Bajo este orden de ideas, cabe destacar que el presente anteproyecto busca, a través de la inspección sobre los correspondientes dictámenes que un tercero autorizado emitirá sobre el diseño, construcción, operación y mantenimiento de las estaciones bajo regulación, controlar mediante un esquema como el que se detalló en el párrafo anterior, no solo la calidad de los servicios que se brindarán en tales establecimientos, sino también la seguridad de sus trabajadores, clientes, y el medio ambiente circundante.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.



Toda la información antes presentada, permite evidenciar de manera clara la necesidad de intervención del Estado, a fin de prevenir los potenciales efectos catastróficos que se pueden suscitar en los establecimientos sujetos a regulación, derivados de la falta de una regulación vigente diseñada sin enfoque de riesgos.

A la luz de tales argumentos, la COFEMER observa que existen diversas problemáticas que atañen a cuestiones de seguridad ambiental, así como de salud humana, animal y vegetal dentro de nuestro país en relación a la generación de siniestros en el diseño, construcción, mantenimiento y operación de estaciones de servicio de fin específico para expendio al público y de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina; por ello, este órgano desconcentrado considera justificados los objetivos y situación que da origen a la regulación propuesta, por lo que estima conveniente la emisión del anteproyecto de mérito, a fin de que mediante su implementación se coadyuve a prevenir la incidencia de eventos contraproducentes en términos, productivos, medio ambientales y de salud humana.

- *Regulación y Evidencia Internacional*

Al respecto del presente apartado, se observa que esa Dependencia comentó que *"en Estados Unidos y otros países, se han implantado las regulaciones, prácticas y códigos emitidos por la American Petroleum Institute (API), la American Society of Testing Materials (ASTM), la National Fire Protection Association (NFPA) y el Petroleum Equipment Institute (PEI). Dichas entidades han definido y emitido regulación aplicable al diseño, fabricación, ensamblaje, montaje, pruebas e inspección de las estaciones y equipos, así como de los materiales empleados, los cuales, aunados a los procesos de certificación permiten dar cumplimiento a los requerimientos de seguridad industrial, seguridad operativa y de protección al medio ambiente, la regulación que emiten estas entidades está dirigida tanto a los fabricantes, usuarios, y constructores como a los diseñadores, y otros interesados en el diseño, fabricación, montaje, instalación, examen, inspección y prueba de estaciones de servicio"*.

Por su parte, esta Comisión destaca la importancia de la evidencia proporcionada por la autoridad en la materia que trata la presente regulación; no obstante lo anterior, y tomando en consideración las directrices plasmadas en el Acuerdo por el que se modifica el anexo único, manual de la manifestación de impacto regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el manual de la manifestación de impacto regulatorio publicado el 26 de agosto de 2010 y modificado mediante Acuerdo publicado el 16 de noviembre de 2012, mismo que a la letra señala para el presente apartado ***"es útil saber cuáles han sido los efectos [de la regulación en otros países] para evitar los errores o emular los éxitos obtenidos...obviamente, los efectos observados en otros países no son necesariamente los que se producirían en México...sin embargo, las experiencias positivas o negativas de otros países pueden ser un elemento auxiliar para prever los efectos probables de una regulación (énfasis añadido)"***. Bajo tales consideraciones, se requiere cualquier información de tipo periodística, estadística u otra similar que permita evidenciar los resultados que se obtuvieron en tales países (al menos uno de estos) mediante la implementación de las regulaciones enunciadas, *id est*, reducción en el número de siniestros que se pudieron evitar o bien de accidentes laborales en tales establecimientos, desahogo de recursos por mejoras implementadas en los mecanismos de inspección, etcétera, para complementar la información del presente apartado.



Por tales razones, esta COFEMER queda en espera de que la SEMARNAT se pronuncie con respecto a la información solicitada en el párrafo anterior, a fin de que se esté en posibilidad de determinar si, a partir de la aplicación de un instrumento como el propuesto, efectivamente se homologará de la manera más eficiente la normatividad nacional en la materia conforme los estándares internacionales.

III. Alternativas de la regulación

En referencia al presente apartado, de acuerdo a la información incluida en la MIR, se observa que la SEMARNAT consideró la posibilidad de no emitir regulación alguna; no obstante, desestimó esta opción toda vez que *"implica dejar de establecer un marco regulatorio mínimo que garantice que durante el diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación de las estaciones de servicio se sigan especificaciones, parámetros y requisitos técnicos que permitan evitar daños a la población, al medio ambiente, a los recursos naturales y a las propias instalaciones de las estaciones objeto de la regulación propuesta"*.

Asimismo, esa Dependencia también señaló en la MIR correspondiente, la inconveniencia de aplicar esquemas de autorregulación, en razón de que *"su carácter de obligatoriedad se trasfiguraría en condiciones voluntarias, por lo cual las especificaciones, parámetros y requisitos técnicos que establece la regulación propuesta (que por su naturaleza son obligatorias), no se cumplirían o no tendrían una fundamentación legal adecuada. Adicional a ello, a largo plazo, no existe garantía que se cumplan las condiciones establecidas en los esquemas de autorregulación, ya que los sujetos obligados a observar el cumplimiento con la regulación podrían utilizar las disposiciones establecidas a conveniencia. Aunado a lo anterior, bajo un esquema de autorregulación, la autoridad no podría llevar a cabo las acciones de verificación legalmente correspondientes que permitieran establecer el nivel de cumplimiento con la regulación propuesta"*.

De igual manera, en referencia a la posibilidad de adoptar esquemas de incentivos económicos, esa Secretaría manifestó que tal alternativa no fue considerada, ya que *"un referente normativo distinto a la Norma Oficial Mexicana propuesta, que además sea congruente con la legislación vigente y con la normatividad internacional en seguridad industrial y operativa, no es viable, ya que otro tipo de disposiciones normativas como leyes, reglamentos e incentivos económicos no profundizan tecnológica ni técnicamente hablando, en los aspectos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de las estaciones de servicio"*.

Por lo referente a la implementación de esquemas voluntarios, la autoridad expresó a través de a la MIR correspondiente la inviabilidad de tal acción ya que *"su aplicación es de carácter voluntario; y conforme a ello, si se procurara hacer cumplir las disposiciones obligatorias de una Ley Federal a través de un instrumento cuyo cumplimiento es potestativo, se carecería del fundamento legal adecuado"*.

Bajo esa dinámica, esa Dependencia manifestó que no contempló viable la adopción de algún otro mecanismo regulatorio; lo anterior, teniendo en consideración que un ordenamiento distinto a las Normas Oficiales Mexicanas, puede no contener la serie de parámetros, especificaciones y requisitos técnicos de seguridad industrial, seguridad operativa y protección al medio ambiente, aunado a lo anterior, el proceso de emisión de una NOM garantiza la



participación de los distintos agentes involucrados en la regulación, ya sea desde el ámbito de la industria, las instituciones privadas y públicas y la comunidad en general, que pueden y tienen las capacidades para mejorar y refinar las propuestas que contiene la regulación que se somete a dictamen.

Por otra parte, mediante la MIR correspondiente, la SEMARNAT destacó que el anteproyecto en comento es la mejor alternativa para abordar la problemática señalada en el apartado anterior, en razón de que *“permitirá establecer un esquema que además de garantizar la seguridad tanto de la población, los consumidores, las instalaciones de las propias estaciones de servicio y el medio ambiente en cada uno de los ámbitos que plantea la regulación propuesta (diseño, construcción, mantenimiento y operación de las estaciones de servicio) también permita: a) instaurar un mecanismo regulatorio acorde con la Ley de la Agencia, b) homologar criterios de diseño, construcción, operación, mantenimiento y seguridad, entre los regulados, c) favorecer la aplicación de una regulación acorde a las necesidades actuales del Sector Hidrocarburos, lo anterior a través de un mecanismo de verificación”*.

A la luz de tales consideraciones, la COFEMER observa que la autoridad da cumplimiento al requerimiento de esta Comisión en materia de evaluación de alternativas de la regulación, toda vez que respondió y justificó el presente apartado en la MIR.

IV. Impacto de la regulación

1. Análisis de Riesgos

Por lo referente al presente apartado, se advierte que la autoridad, indicó que *“en las estaciones de servicio objeto de la regulación propuesta, dependiendo de las fallas en el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento pudieran ocurrir incidentes y/o accidentes que pueden ser categorizados en tres niveles de riesgos, siendo estos: moderado, alto o catastrófico”*. En esta tesitura, a efecto de detallar tal situación, esa Dependencia incluyó el siguiente cuadro:

Tipo de riesgo	Repercusión				
	Laboral	Salud humana	Medio ambiente	Consumidores o economía	Seguridad
Moderado	La operación inadecuada de las Estaciones de Servicio de fin específico para expendio al público y de Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, puede provocar fugas o derrames de producto, provocando incendio o explosión.	Molestias a las personas, a la comunidad aledaña y a los usuarios de las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, por la emisión de vapores en fugas y derrames.	Baja afectación al medio ambiente por emisión de los vapores de producto a la atmósfera, en caso de fugas o derrames.	La falta de prevención y control en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, puede materializarse en la suspensión de actividades de las instalaciones, generando desabasto del combustible, lo que afectaría su actividad cotidiana al no contar con dicho insumo.	En caso de fuga o derrame que derive en incendio o explosión en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina puede generar paro temporal de las instalaciones.


 COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL
 DIRECCIÓN DE ENLACE CON SECTORES ENERGÍA, INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE

Tipo de riesgo	Repercusión				
	Laboral	Salud humana	Medio ambiente	Consumidores o economía	Seguridad
Alto	Riesgo de por incendio o explosión por fuga prolongada y presencia de fuente de ignición.	Molestias a las personas, a la comunidad aledaña y a los usuarios de las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, por la emisión de productos de combustión que derivan en incendio de fugas y derrames.	Afectación al medio ambiente por la emisión de productos de combustión que derivan en incendio de fugas y derrames en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.	Desabasto de combustible por paro de operaciones de las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.	En caso de fuga o derrame que derive en incendio o explosión en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina puede generar paro prolongado de las instalaciones.
Catastrófico	Quemaduras y/o muerte del trabajador por incendio o explosión, en caso de un derrame mayor o incendio de tanques de almacenamiento.	Lesiones severas y/o intoxicación a las personas, a la comunidad aledaña y a los usuarios de las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, por la emisión de productos de combustión que derivan en incendio de fugas y derrames.	Alta afectación al medio ambiente por la emisión de productos de combustión que derivan en incendio de fugas y derrames en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.	Desabasto prolongado de combustible por paro de operaciones de las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.	En caso de fuga o derrame que derive en incendio o explosión en las Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina puede generar paro definitivo de las instalaciones.

Paralelamente, esa Dependencia identificó las acciones regulatorias aplicables a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, indicándolo mediante el siguiente cuadro:

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA


COFEMER
 Comisión Federal
 de Mejora Regulatoria

 COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL
 DIRECCIÓN DE ENLACE CON SECTORES ENERGÍA, INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE

	Consecuencia probable: accidentes, afectaciones económicas, daños ambientales, pérdidas materiales	Riesgo Moderado	Riesgo Alto	Riesgo Catastrófico
Acción implementada	1. Se incorporaron especificaciones, parámetros y requisitos técnicos mínimos de seguridad industrial y operativa, y protección ambiental que se deben cumplir en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de Estaciones de Servicio de fin específico para expendio al público y de Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina.	La operación inadecuada de las Estaciones de Servicio de fin específico para expendio al público y de Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, puede provocar fugas o derrames de producto, provocando incendio o explosión.	La operación inadecuada de las Estaciones de Servicio de fin específico para expendio al público y de Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, aunado a incumplimientos de normatividad, puede presentar escenarios de fugas o derrames de producto, provocando incendio o explosión.	La operación inadecuada de las Estaciones de Servicio de fin específico para expendio al público y de Estaciones de Servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina, aunado a incumplimientos de normatividad, ausencia de mantenimiento y falta de procedimientos operativos, puede presentar escenarios catastróficos.
	2. Se establece que previo a la construcción de la Estación de Servicio se debe contar con los permisos y autorizaciones regulatorias requeridas por la normatividad y legislación local y/o federal, incluyendo la autorización en materia de impacto ambiental que emita la Agencia, y el análisis de riesgos de la instalación relacionado con el diseño de la misma, el cual debe ser realizado por un Tercero Autorizado.			
	3. Se establece que para prevenir los riesgos laborales a que estén expuestos los trabajadores que se desempeñen en las actividades de construcción, se deben observar las disposiciones y condiciones de seguridad y salud en el trabajo aplicables.	Los escenarios de fugas y derrames pueden generar molestias a las personas, a la comunidad aledaña y a los usuarios. Se considera que se puede tener una baja afectación al medio ambiente y generar paro temporal de las instalaciones.	Fugas o derrames mayores que deriven en incendio y/o explosión generarán quemaduras y/o muerte del trabajador. Lo mismo puede ocurrir con lesiones severas y/o intoxicación a las personas, y afectación a la comunidad aledaña y a los usuarios de las Estaciones de Servicio, por la emisión de productos de combustión. Se considera una posible alta	
	4. Se establece que para una adecuada operación de las Estaciones de Servicio que se encuentren en servicio y de las que correspondan a nuevas instalaciones, previo al inicio de operación y partir de las pruebas operativas donde se realice el manejo de combustibles que involucre al personal que administra opera y mantiene en la misma, deben cumplir disposiciones específicas de seguridad y administración.			
	5. Se establece que las Estaciones de Servicio deben contar con un programa de mantenimiento para conservar en condiciones óptimas de seguridad y operación los elementos constructivos, equipos e instalaciones; además de desarrollar su(s) procedimiento(s) de mantenimiento propios para la instalación.	La falta de prevención y control, puede materializarse en la suspensión de actividades de las	Las situaciones de incendio o explosión por fuga prolongada y presencia de fuente de ignición generarán molestias a las personas, a la comunidad	


 COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL
 DIRECCIÓN DE ENLACE CON SECTORES ENERGÍA, INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción	1. A efecto de Garantizar la totalidad de la aplicación de los requerimientos de norma, se establece que los regulados, deben estar sujetos a evaluación periódica y por mecanismo de dictamen técnico realizado por una Unidad de Verificación. 2. Para efectos de control y verificación de las actividades de mantenimiento las Estaciones de Servicio deben contar con una o varias Bitácoras, para el registro de: mantenimiento preventivo y correctivo de edificaciones, elementos constructivos, equipos, sistemas e instalaciones; así como, pruebas de hermeticidad, incidentes e inspecciones de mantenimiento. 3. A efectos de controlar las actividades operativas, el Regulado debe desarrollar su(s) procedimiento(s) internos de seguridad, y debe incluir al menos los siguientes: a. Preparación y respuesta para las emergencias (Fuga, derrame, incendio, explosión). b. Investigación de accidentes e incidentes. c. Etiquetado, bloqueo y candado para interrupción de líneas eléctricas. d. Etiquetado, bloqueo y candado para interrupción de líneas con productos. e. Trabajos Peligrosos con fuentes que generen ignición (soldaduras, chispas y/o flama abierta). f. Trabajos en alturas con escaleras o plataformas superiores a 1.5 m. g. Trabajos en áreas confinadas.	instalaciones, generando desabasto del combustible, lo que afectaría su actividad cotidiana al no contar con dicho insumo.	aledaños a los usuarios, con afectación al medio ambiente. La presencia de accidentes y/o incidentes generará desabasto de combustible por paro temporal de operaciones de las Estaciones de Servicio.	afectación al medio ambiente y desabasto prolongado de combustible por paro de operaciones de las Estaciones de Servicio, llegando a ser paro definitivo de las instalaciones.
Indicador	1. Número de Incidentes y/o número accidentes 2. Costos para atender, mitigar y controlar incidentes y accidentes. 3. Cumplimiento de los requisitos de la norma al obtener dictamen técnico.			
Situación esperada con la implementación de la regulación	1. Disminuir el número de incidentes y/o accidentes. 2. Disminuir los costos por atender, mitigar, controlar y reparar los daños por incidentes y accidentes de Seguridad Industrial y Seguridad Operativa. 3. Aplicación de los requerimientos y especificaciones de la norma, avalados por Unidad de Verificación.			

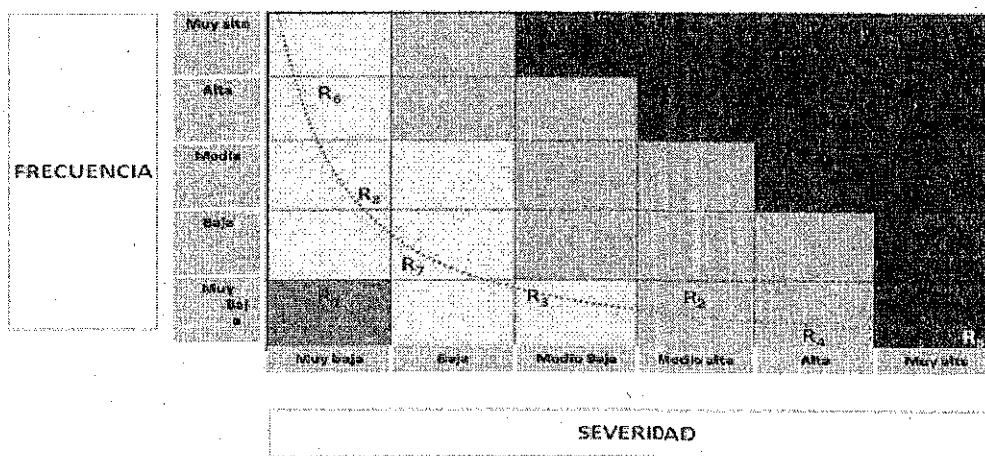


Posteriormente, por lo referente a la posibilidad de que existan grupos o sectores específicos para los cuales se generen riesgos que varíen en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan, la SEMARNAT mencionó que *"no hay variación en la existencia de riesgos en relación al sujeto, objeto o situación ya que al proponerse una Norma Oficial Mexicana se emite una regulación técnica de observancia obligatoria donde los riesgos identificados no varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan"*. Asimismo, destacó que *"no se requieren medidas regulatorias adicionales a las propuestas en la regulación que se somete a dictamen por lo siguiente: a) la regulación propuesta establece los requisitos técnicos y de seguridad en estaciones de servicio durante las etapas de diseño, construcción, operación y mantenimiento, que permitirán prevenir y controlar situaciones de riesgo para las personas, los materiales, las instalaciones y el medio ambiente, b) la regulación propuesta establece que se desarrolle el análisis de riesgos, con el objetivo de identificar escenarios de riesgo y emitir recomendaciones adicionales de seguridad operativa, seguridad industrial y protección al medio ambiente, c) la regulación propuesta establece que será responsabilidad del regulado el desarrollo de procedimientos administrativos, de mantenimiento y operativos y d) la regulación propuesta establece medidas de revisión de la implantación y cumplimiento total de los requisitos a través de unidades de verificación, quienes deberán de emitir dictámenes de cumplimiento a las estaciones objeto de la regulación"*.

Finalmente, por lo que se refiere a la posibilidad de la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia de la aplicación de las medidas a ejecutar para mitigar los riesgos de la problemática inicial, esa Secretaría manifestó que no se preveía que tal situación pudiera darse.

En este sentido, cabe recordar que una forma de estimar un riesgo, es utilizar la probabilidad y la severidad de que suceda un evento adverso, a efecto de tomar las acciones correspondientes dependiendo del "cuadrante" en que se llegue a localizar dicho evento, dentro de la llamada matriz de riesgos.

Gráfico 1. Matriz de Frecuencia-Severidad. Análisis de Riesgos.



Fuente: Liability Limit Benchmarks & Large Loss Profile Ace 2015.

Dicho instrumento, indica que a partir de un riesgo moderado (centro de la matriz), se deben tomar medidas para los riesgos altos y muy altos (cuadrante superior derecho de la matriz),



aunado a que antes de comenzar actividades se deben prever acciones necesarias para disminuir, transferir o enfrentar el riesgo. En este orden de ideas, se advierte que usualmente, las actividades realizadas en el sector hidrocarburos, presentan riesgos altos y muy altos, lo que hace indispensable establecer las medidas para disminuir el riesgo, como lo es el caso de la presente norma.

Junto con lo anterior, la administración de riesgos comprende básicamente tres etapas¹⁰:

1. Evitar, prevenir y reducir riesgos: consiste en disminuir la probabilidad y el impacto de un evento con un riesgo considerable.
2. Aceptar riesgos: la cual consiste en quedarse con el riesgo de que algo suceda.
3. Transferir riesgos: la cual consiste en buscar un tercero que acepte el riesgo a cambio de alguna compensación.

Por lo tanto, en las actividades cuyo nivel de riesgo se localice en el cuadrante superior derecho de la matriz antes mencionada, las acciones que deben tomarse deben enfocarse a evitar, prevenir o transferir los riesgos; lo anterior, en razón de que su severidad los hace demasiado peligrosos como para que se pueda aceptar la probabilidad de que ocurran.

Como consecuencia de tales razonamientos, se advierte que la presente regulación tiene como propósito evitar, reducir y prevenir los riesgos que se puedan dar en las estaciones de servicio de gasolina y diésel, mediante la aplicación de estándares, medidas y restricciones materializadas en el cuerpo de la norma y sus anexos, lo que permitirá que la sociedad en su conjunto se ubique en una zona de menor riesgo.

Por su parte, esta Comisión no omite mencionar que la pregunta fundamental de cualquier régimen de regulación basada en riesgos es qué tipos y niveles de riesgos está el agente regulador preparado para tolerar, donde este mismo deberá decidir cuáles son las prioridades hacia donde deberá destinar la mayor parte de los recursos a su disposición. Regular basándose en el nivel de riesgo es un ejercicio económico, en el que el agente que regula deberá elegir, puesto que los recursos son escasos, cuáles son sus prioridades, o bien, cuáles son los riesgos más importantes por mitigar y la cantidad de esfuerzos que le destinará. En este sentido, definir cuáles son los riesgos a aminorar resulta ser una tarea bastante complicada; sin embargo, el punto de inicio debe estar en los propios objetivos estatutarios del regulador, donde la carencia de claridad dificulta la identificación de los riesgos a controlar, aunque tener demasiados objetivos también puede resultar poco conveniente, dado que difícilmente se tendrán los medios para atenderlos.

En esta dinámica de elegir, asumir y transferir riesgos, el regulador está expuesto a cometer errores, tendiendo a sobre - regular o sub - regular una actividad. En el primer caso, que sucede cuando su ponderación del riesgo está positivamente sesgada, el regulador le está destinando demasiados recursos a regular una actividad que no lo amerita. En contraposición, también puede suceder que el agente regulador ignore riesgos potenciales y no le destine los suficientes recursos para mitigarlo.

No obstante, los diseñadores de regulación deben tener siempre en cuenta que lo más eficiente para la sociedad es implementar medidas que la beneficien, en tanto no le cuesten demasiado,

¹⁰ Arrow, K. (1988) "The theory of risk-bearing: Small and great risks".



dado que si se descuida este aspecto, se puede llegar al punto en que los costos asociados con cierta medida, incluyendo sus costos de su seguimiento, excedan a los beneficios que producen.

Por lo tanto, las autoridades deben buscar la reducción del riesgo hasta donde le sea conveniente a la sociedad, ya que normalmente, los costos de las políticas públicas se van incrementando conforme se reduce el riesgo, de manera que suele ser muy caro llevar hasta cero la incertidumbre que, originalmente, se pretende atender. Además, en la medida en que los recursos que se utilizan para minimizar el riesgo son limitados, se genera un costo de oportunidad implícito, ya que dichos recursos siempre se podrían destinar a otro tipo de actividades que pueden resultar más provechosas socialmente.

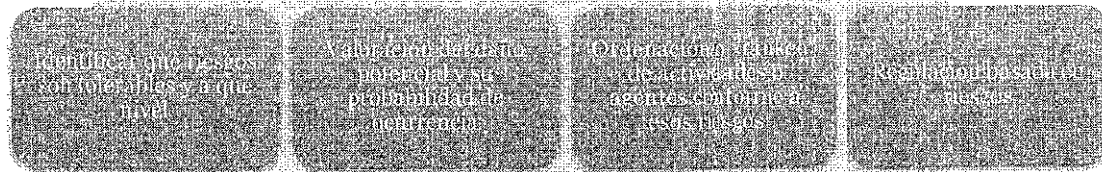
Finalmente, es importante mencionar que la presente propuesta regulatoria se ciñe a la metodología propuesta por la OCDE, misma que plantea un diagrama por etapas para el diseño de una regulación, que de manera general se resume:



Se puede observar que el criterio basado en riesgos es la base de una política de Estado que busca maximizar el bienestar social, y para lograrlo, el agente regulador debe haberse documentado adecuadamente (cualitativa y cuantitativamente), a fin de priorizar y seleccionar riesgos. Del mismo modo, el criterio basado en riesgos involucra consideraciones respecto al beneficio y costo de la regulación en desarrollo así como de las opciones posibles.

En relación con lo anterior, uno de los resultados que se obtiene al momento de evaluar riesgos, es que permite identificar: a) actividades de gran daño social, pero de baja probabilidad de ocurrencia, y b) actividades de alta probabilidad de ocurrencia, pero de bajo impacto social; además, permite establecer criterios para la toma de decisiones bajo estas circunstancias. Tomando en consideración dichos estándares, tal y como lo señala previamente la SEMARNAT, el presente anteproyecto se sitúa en lo estipulado en el inciso a), por lo que es imperante destacar que toda reducción de riesgos implica un costo que no puede ser sostenido por la autoridad, por lo que debe determinarse el grado de riesgo aceptable, con el fin de generar regulaciones mínimas y efectivas, a través de las cuales se mantenga dicho nivel de riesgo¹¹.

¹¹Risk and Regulatory Policy: Improving The Governance Of Risk, OECD, 2010.



Bajo esta perspectiva, el creador de regulaciones elegirá la alternativa que minimiza las pérdidas o maximice las ganancias, obteniendo así el mejor resultado.

2. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Respecto del presente apartado, a través de la MIR correspondiente, la SEMARNAT manifestó que como resultado de la emisión del anteproyecto en comento, no se crean, modifican o eliminan trámites; no obstante lo anterior, derivado de la revisión del anteproyecto, esta Comisión advierte que dentro del contenido de la propuesta regulatoria existen disposiciones que al instrumentarse, pudiera requerir la creación de obligaciones que constituyan trámites (i.e. apartado 7.2.3, referente a la notificación de accidentes o incidentes en las estaciones sujetas a regulación), en términos de lo previsto en el artículo 69-B, tercer párrafo, de la LFPA¹², mismos que no han sido identificados ni justificados por la Secretaría.

Por tales motivos, esta Comisión le sugiere a esa Dependencia tomar en consideración la información plasmada en el apartado V. *Comentarios sobre los trámites del anteproyecto*, del presente escrito.

3. Disposiciones y/o obligaciones

En lo referente al presente apartado, esta Comisión observa que a través de la MIR correspondiente así como del 20160503134546_40379_Anexo II MIR NOM-005-ASEA-2016 VF - 27042016, adjunto a la misma, la SEMARNAT identificó y justificó la inclusión de las siguientes disposiciones:

- i. Las establecidas en el apartado 5 y el anexo 5 del anteproyecto de mérito, que se refieren las especificaciones de diseño que se deberán seguir previo a la construcción de la estación de servicio para expendio de gasolina y diésel, detallando características sobre los planos de las instalaciones mecánicas, hidráulicas y de aire, sanitarias y de drenaje, eléctricas, así como para el dictamen técnico de diseño. Al respecto, esa Dependencia

¹² "Artículo 69-B: (...)

Para efectos de esta Ley, por trámite se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado".



comentó que se requieren tales medidas *"con el objetivo de garantizar que al momento del diseño (proyecto arquitectónico, proyecto básico) se cumpla con la autorización de impacto ambiental y, en su caso, cuente con un informe preventivo que garantice que no se generarán impactos ambientales adversos"*.

- ii. Las indicadas en el apartado 6 del anteproyecto en comento, respectivas a las especificaciones que deben acatarse para la construcción de la estación de servicio para expendio de gasolina y diésel, detallando características sobre áreas, delimitaciones y restricciones, así como para el dictamen técnico de construcción. Sobre el particular, esa Secretaría mencionó que esto es necesario *"con el objetivo de garantizar que al momento de realizar los trabajos relacionados con la edificación de la estación, el personal involucrado observe las medidas adecuadas que preserven su seguridad y la del medio ambiente"*.
- iii. Las establecidas en el apartado 7 y anexo 3 de la regulación en trato, que determinan las medidas operativas y de seguridad, incluyendo el análisis de riesgos que deberán realizar los particulares que administren las estaciones de servicio. En lo respectivo a tal situación, la autoridad comentó que tales acciones cumplen el objetivo de garantizar principalmente que al momento de realizar el manejo del combustible, el personal involucrado observe las medidas adecuadas que preserven su seguridad y la del medio ambiente.
- iv. Las señaladas en el apartado 8 del anteproyecto de mérito, que establecen las obligaciones en materia de mantenimiento que se deben llevar a cabo en las estaciones de servicio objeto de la norma. Sobre tal cuestión, la SEMARNAT mencionó que las mismas son necesarias *"para conservar en condiciones óptimas de seguridad y operación los elementos constructivos, equipos e instalaciones, para que de esta forma funcionen de manera ideal"*.
- v. Las indicadas en el apartado 9 del cuerpo de la propuesta regulatoria, que versan sobre el procedimiento de evaluación de la conformidad de la norma. En referencia a tales medidas, se observa que estas están enfocadas a mejorar los mecanismos de inspección y vigilancia del cumplimiento, a efecto de proteger la seguridad de las personas y el medio ambiente.

En este sentido, se observa que las disposiciones mencionadas en los incisos anteriores, fueron identificadas y justificadas, por lo que este órgano desconcentrado considera que esa Secretaría ha dado cumplimiento a los requerimientos de la COFEMER sobre la presente sección.

4. Costos

Conforme a la información contenida en la MIR correspondiente, así como en los documentos anexos a la misma, se observa que los posibles costos que se generarán como consecuencia del cumplimiento del anteproyecto, se darían a causa de seguir lo estipulado en todos los incisos del apartado anterior del presente escrito. Específicamente, se observa que los costos se presentarían por los siguientes conceptos:

- Aquellos derivados por el cumplimiento de las disposiciones comentadas en los incisos i, ii, iii y iv del presente escrito.



Por lo referente al punto anterior, se advierte que mediante el documento identificado como del 20160503134546_40379_Anexo II MIR NOM-005-ASEA-2016 VF - 27042016, adjunto a la MIR correspondiente, esa Dependencia destacó que la industria dedicada al diseño y construcción de estaciones de servicio de diésel y gasolina enfrentaría costos de cumplimiento una vez emitida la norma en comento. En este sentido, mencionó que de acuerdo sus datos, nuestro país, hasta el 30 de octubre del 2015, habían registradas 11,431 estaciones en PEMEX, donde la normatividad vigente aplicable a las mismas ha demostrado ser efectiva, y ha confirmado que en combinación con los sistemas de seguridad de las Franquicias PEMEX han evitado tragedias por explosión o incendio, así como afectación en los bienes a terceros y al medio ambiente, por esta razón la regulación propuesta basa la mayoría de sus especificaciones, parámetros y requisitos en las normas que PEMEX ha desarrollado. Bajo tales consideraciones, esa Secretaría resaltó que una primer parte de los costos que implica la regulación será la obtención del certificado de cumplimiento que las nuevas Estaciones de Servicio que pretendan iniciar operaciones en México deberán obtener para poder llevar a cabo sus actividades, además de la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que deberán presentar previo a la construcción de la estación.

Al respecto, comentó que *"de acuerdo con información periodística disponible, al menos un agente económico interesado en participar en el mercado espera cerrar el 2016 con 100 estaciones de servicio¹³, donde serán estas las que deberán demostrar el cumplimiento con las especificaciones, parámetros y requisitos que establece la regulación propuesta, además de presentar la MIA previo a la construcción de la estación de servicio"*. Como consecuencia de lo anterior, se advierte que los particulares tendrán que acudir ante un tercero aprobado y/o autorizado para obtener el certificado de cumplimiento. Derivado tal situación indicó que *"el esquema de terceros que implementará la Agencia, está por iniciar por lo que aún no se cuenta con una estimación precisa de los costos que supondrá la regulación, sin embargo, para efectos del presente cálculo se tomará la cantidad de \$117,276 pesos, donde tal cifra se toma como referencia por tratarse del costo por prestación de servicios de verificación el Centro Nacional de Metrología (CENAM) requiere a los particulares interesados"*.

Con el objetivo de clarificar lo indicado en el párrafo anterior, la autoridad incluyó un desglose del cálculo para obtener la cifra de costos, conforme lo siguiente:

Cuadro 1. Costos que enfrentarán las estaciones de servicio en caso de iniciar operaciones

Servicio	Precio
Verificaciones de los puntos 5.2, 5.3, 5.4, 7.2 y 8 verificación de especificaciones y pruebas metrológicas de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-SCFI-2011.	\$29,696 pesos
1. Sistemas sin satélite hasta 110 L / min. 2. Sistemas con satélite hasta 150 L / min.	
Verificaciones de los puntos 7.2, verificación de especificaciones y pruebas metrológicas de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-SCFI-2011. Prueba metrológica adicional dentro del mismo servicio 710-U001-010-OT solicitado.	\$7,424 pesos

¹³ Fuente: El Economista" <http://eleconomista.com.mx/industrias/2016/03/11/gulf-cerrara-ano-100-unidades-mexico>. Con fecha de 11/Marzo/2016.



Verificaciones de cumplimiento de requerimientos del punto 7.3 Método de prueba de autenticación del sistema electrónico y programas informáticos de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-SCFI-2011, Instrumentos de medición-Sistema para medición y despacho de gasolina y otros combustibles líquidos-Especificaciones, métodos de prueba y de verificación. [ver nota 2]	\$35,844 pesos
Verificación adicional por cambios en hardware o actualización de software, para los modelos o prototipos de dispensarios de combustible líquido previamente verificados, dentro del mismo servicio solicitado 820-821-010-01.	\$5,800 pesos
Verificaciones de cumplimiento de requerimientos y métodos de prueba de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-SCFI-2011, para modelos o prototipos de dispensarios previamente verificados que hayan sufrido cambios mayores en el Hardware o en el sistema hidráulico, o no hayan sufrido algún cambio y que requieran renovar su certificación.	\$20,996 pesos
Autenticación del software y revisión de hardware a que se refieren los puntos 1, 4, 5 y 6 de la tabla de recomendaciones arriba relacionadas, para los modelos o prototipos de dispensarios de combustible líquido previamente certificados.	\$11,716 pesos
Verificación adicional funcional por cambios menores en hardware, para los modelos o prototipos previamente verificados, como inclusión de sockets en Circuitos integrados, cambios en el tipo de encapsulado de los circuitos integrados, cambio en la dimensión de componentes pasivos conservando sus valores nominales, adición o sustitución de fuentes de alimentación de la misma potencia, sustitución de teclados matriciales pasivos o Interruptores de puerta.	\$5,800 pesos
Total	\$117,276 pesos

Fuente: Anexo V, adjunto a la MIR correspondiente.

Asimismo, por lo referente a la presentación de la MIA, la SEMARNAT comentó que en la modalidad particular (modalidad en la cual se estimó se ubicarán la mayoría de las nuevas estaciones que pretendan iniciar operaciones en México), los costos que se establecen en el anexo 19 de la Resolución Miscelánea Fiscal 2016, son: a) 30,069.45 pesos, b) 60,140.31 pesos y c) 90,211.18 pesos, donde a partir de tales datos, se obtuvo que el costo promedio por tal concepto ascendería a \$60,140.31 pesos.

Aunado a lo expuesto en los párrafos precedentes, esa Dependencia indicó que bajo la suposición de que en *"un año inicien operaciones 100 estaciones de servicio y, que estas tengan que demostrar el cumplimiento de la regulación, a través de un dictamen de cumplimiento que obtengan por vía de algún tercero aprobado por la Agencia y presentar la MIA, entonces una primer parte del costo de la regulación propuesta asciende a \$17,741,631 pesos"*. A efecto de coadyuvar al entendimiento de ese análisis, a continuación se muestra un cuadro resumiéndolo:

Cuadro 2. Sumatoria de costos que enfrentarán las estaciones de servicio en caso de iniciar operaciones

Costos de servicios de verificación.	\$117,276 pesos
Costo promedio de Manifestación de Impacto Ambiental.	\$60,140.31 pesos
Número aproximado de nuevas estaciones de servicio de autoconsumo, para diésel y gasolina (Promedio año 2016).	100
Total	\$17,741,631 pesos

Fuente: Anexo V, adjunto a la MIR correspondiente

Junto con los costos antes calculados, esa Secretaría también contempló el escenario en el cual, existan estaciones de servicio que ya se encuentren en operación cuando sea emitida la regulación. En esta tesitura, mencionó que *"la regulación propuesta menciona que las instalaciones que ya se encuentren en operación a la fecha de entrada en vigor de la norma, no deberán cumplir lo estipulado en esta, es decir con lo establecido en los numerales 5. Diseño y 6. Construcción (básicamente la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental)"*, por



lo que "solo deberán obtener el dictamen de cumplimiento relacionado con la operación (apartado 7) y mantenimiento (apartado 8), donde el costo por obtener dicho dictamen, se estimó en \$ 5,800 pesos que es la cantidad promedio que el CENAM aplica a los particulares interesados en obtener dictámenes, sobre cambios, cambios menores y/o actualizaciones en los costos de los dictámenes que fueron empleados como referencia". Bajo tal dinámica, indicó que si se encontraban registradas "11,431 estaciones de servicio, entonces una segunda parte del costo de la regulación propuesta ascendería a \$66, 299,800 pesos". A continuación, se resume el análisis antes realizado:

Cuadro 3. Costos que enfrentarán las estaciones de servicio que ya se encuentran en operaciones

Costo de dictamen de cumplimiento relacionado con la operación y mantenimiento.	\$5,800 pesos
Número de estaciones de servicio registradas	11,431
Total	\$66,299,800 pesos

Bajo tales consideraciones, se observa que los costos totales que deberán enfrentar los particulares, por concepto de los procesos de certificación con los que se comprobará sobre el cumplimiento de los requerimientos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio, serán de **\$84,041,431 pesos anuales**, conforme lo siguiente:

Cuadro 4. Costos totales

Costos para estaciones de servicio existentes	\$17,741,631 pesos
Costos para estaciones de servicio nuevas	\$66,299,800 pesos
Costo Total	\$84,041,431 pesos

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión no omite comentar que la estimación de costos planteada en el párrafo anterior, pudiera variar; lo anterior, en razón de que no se puede saber con certeza si es que las disposiciones referentes al diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio podrían representar costos nuevos para los particulares como consecuencia de tenerse que adaptar a las mismas; sin embargo, para el caso de las estaciones de servicio existentes, se observa que de acuerdo con la información incluida en la MIR correspondiente, los costos podrían mantenerse inalterados, ya que las medidas detalladas en el presente norma se ajustan a la regulación aplicable previa expedida por PEMEX, por lo tanto se entiende que en cierta medida tales estaciones ya cumplirían con la mayoría de estas disposiciones.

Asimismo, se advierte que, para el caso específico de las nuevas estaciones de servicio, los costos también podrían mantenerse inalterados en razón de que el nivel de inversión que se requiere para que estos establecimientos puedan iniciar operaciones representa un costo hundido¹⁴, por lo que tales erogaciones ya estarían previstas por parte del inversor, independientemente de las disposiciones que establece el anteproyecto en términos de diseño y construcción de los mismos.

En virtud de lo expuesto con antelación en la presente sección, considerando la información antes señalada, una vez emitido el anteproyecto de mérito, **los particulares incurrirán en costos de alrededor de los \$84,041,431 pesos anuales.**

¹⁴ Un costo hundido es aquel en el que ya se ha incurrido independientemente de si se realiza o no el proyecto.



5. Beneficios

En contraparte, de acuerdo a la información contenida en la MIR correspondiente, esa Dependencia estimó que, una vez formalizada la propuesta regulatoria, se podrían observar beneficios por diversos conceptos.

En primera instancia, observó que con la entrada en vigor de la regulación propuesta, se garantizará la seguridad de la población, los consumidores de los productos comercializados en estas, las instalaciones de las propias estaciones. Derivado de esta situación, la SEMARNAT argumentó que *"el beneficio se traduce directamente en la eliminación de los costos asociados a los incidentes y/o accidentes que pudieran ocurrir en las estaciones de servicios, derivados de una falta de regulación que establezca con claridad las condiciones y requisitos de seguridad bajo las cuales debieran operar"*.

Bajo tal razonamiento, detalla que *"desde el año 2000, no existen registros estadísticos de accidentes catastróficos en las estaciones de servicio franquicias PEMEX"*, no obstante, *"el hecho más reciente se remonta a lo sucedido el 22 de abril de 1992 en la Ciudad de Guadalajara, donde ocurrió una filtración de gasolina y diésel a la red de alcantarillado provocando una serie de explosiones que originaron una tragedia donde hubo una afectación de 14 kilómetros dañando 126 manzanas, donde murieron 206 personas y más de 1,400 resultaron lesionadas"*. En este sentido, la autoridad manifestó que el costo estimado de dicho accidente fue de 10 millones de dólares, mismos que de acuerdo al tipo de cambio promedio que se dio en ese año, *id est*, 3.0945 pesos por dólar, representaron pérdidas de \$30,945,000 pesos. Bajo tales consideraciones, con el objetivo de realizar un análisis de beneficios actualizado, la SEMARNAT indicó que si se toma la inflación¹⁵ acumulada desde el año en que se dio el siniestro hasta el presente año, *se tiene que la estimación actual de pérdidas que se podrían evitar una vez emitida la regulación, serían de hasta \$198,967,066 pesos*¹⁶.

A la luz de lo expuesto con antelación, este órgano desconcentrado observa que, *toda vez que los costos derivados del anteproyecto serán de aproximadamente de alrededor de los \$84,041,431 pesos anuales, es posible determinar que si, como consecuencia de la implementación del anteproyecto de mérito, se evita un siniestro de una magnitud equivalente al 42.2% de aquel que fue tomado como referencia por la autoridad, en las estaciones de servicio sobre las que versa el anteproyecto en comento, cada año, la regulación propuesta será social y económicamente viable*. En consecuencia, en opinión de este órgano desconcentrado, el proyecto regulatorio cumple con los objetivos en materia de mejora regulatoria plasmados en el Título Tercero A de la LFPA.

6. Análisis de impacto en la competencia

Por lo respectivo al presente apartado, se advierte que el presente fue notificado a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), el día 4° de mayo de 2016, fecha en la que ingresó a la COFEMER, a efecto de que esa Comisión brindara su opinión respecto de sus posibles efectos en la competencia, en el ámbito de sus atribuciones; lo anterior, con fundamento en el artículo 9 del Acuerdo por el que se modifica el Anexo Único, Manual de la Manifestación

¹⁵ "Por inflación se entiende un alza generalizada de precios durante un período de tiempo". Samuelson, Paul. *Economics, an introductory analysis*. Primera edición. McGraw-Hill. New York. 1948. Pp. 280.

¹⁶ Cifra calculada a partir de las pérdidas calculadas para 1992 en pesos, multiplicando por el índice de inflación desde 1992 a 2016. Esta operación está detallada en el anexo V de la MIR correspondiente.

de Impacto Regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio¹⁷.

Al respecto, y en apego al "Convenio Modificatorio al Convenio de colaboración celebrado el 23 de septiembre de 2013 entre la Comisión Federal de Mejora regulatoria y la Comisión Federal de Competencia Económica"¹⁸ esta Comisión informa que al día de hoy no ha recibido pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito por parte de la COFECE; lo anterior, conforme a la Cláusula Tercera en su inciso a), que entre otras cosas, establece que "concluidos los plazos señalados en los párrafos anteriores sin que la "COFECE" haya emitido consideraciones en materia de libre concurrencia y competencia a través de oficio o vía electrónica, se entenderá que ésta no emite pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito". No obstante, si esta COFEMER recibe dicha opinión en lo subsecuente, esta será integrada al expediente del anteproyecto y se le hará llegar para los fines a que haya lugar.

Sin embargo, no omitiendo la atribución de la COFECE de garantizar la libre concurrencia y competencia económica, la SEMARNAT indicó en su respuesta al numeral 6 del formulario de la MIR, en donde se le pide a esa Dependencia justificar las acciones reguladoras que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado, que la emisión del presente anteproyecto "no implica un obstáculo a la libre competencia, toda vez que todas las estaciones de servicio deberán cumplir con las mismas especificaciones, parámetros y requisitos señalados en la presente propuesta regulatoria, sin que esta imponga algún tipo de barrera a la entrada de nuevos participantes o distorsione la manera en que las estaciones actualmente instaladas compiten entre sí".

V. Consideraciones sobre los trámites del anteproyecto

Conforme lo señalado en el apartado IV. *Impacto de la regulación*, sección 1. *Creación, modificación o eliminación de trámites*, del presente escrito, se advierte que derivado del análisis realizado a las disposiciones del anteproyecto, tras su emisión se crearán dos trámites, uno referente a la entrega de información ante la autoridad en caso de fugas de producto, pérdida de inventario o derrame que impliquen un daño a las personas, a los equipos, a los materiales y/o al medio ambiente, y otro por la entrega de información sobre las acciones realizadas para mitigar, controlar y corregir la desviación; esto, conforme lo indicado en el apartado 7.2.3¹⁹ de la propuesta regulatoria.

¹⁷ Artículo 9.- La COFEMER deberá hacer de conocimiento, en el mismo día en que los reciba, y mediante correo electrónico, a la las Manifestaciones de Impacto Regulatorio con análisis de competencia, a fin de que ésta emita su opinión y análisis. Esta opinión y análisis deberá ser integrada por COFEMER, a las resoluciones a las que se refiere el artículo 69-I y 69-J de la LFPA. Disponible en: <http://www.cofemer.gob.mx/documentos/marcojuridico/rev2016/AMIRC.pdf>

¹⁸ El convenio referido fue firmado entre el Director General de la COFEMER, Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero y la Comisionada Presidenta de la COFECE, Lic. Alejandra Palacios Prieto, a los treinta días del mes de mayo de 2016 y surte efectos ese mismo día.

¹⁹ "El representante legal de la Estación de Servicio, debe informar a la Agencia las fugas de producto, pérdida de inventario o derrame que impliquen un daño a las personas, a los equipos, a los materiales y/o al medio ambiente. Adicionalmente, se debe informar de las acciones realizadas para mitigar, controlar y corregir la desviación. Estas desviaciones deberán quedar registradas en la Bitácora (énfasis añadido)"

Derivado de lo anterior, no se omite comentar que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 3²⁰, fracción XI, y 40²¹, fracción X, de la LFMN, las Normas Oficiales Mexicanas, como es el anteproyecto de referencia, no deben contener trámites, excepto por lo referente al Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC), por lo que se solicita a esa Secretaría valorar la pertinencia de establecerlos en otro acto administrativo de carácter general distinto a una NOM.

Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que los trámites en comento permanezcan en la versión definitiva de la regulación, se requiere a esa Dependencia, incluir en el cuerpo del ordenamiento la información a la que hace alusión el artículo 69-M de la LFPA; esto, a efecto de brindar certeza jurídica a los particulares sujetos a cumplimiento o, en su caso, considerar lo expuesto en el numeral 2 del próximo apartado del presente escrito.

VI. Consideraciones particulares sobre el anteproyecto

1. El apartado 6.4.2, en su inciso a), numeral 2, último párrafo de la propuesta regulatoria, señala a la letra que *"el fabricante de la tubería otorgará por escrito una garantía mínima de 10 años contra corrosión o defectos de fabricación"*.

Al respecto, la COFEMER observa que toda vez que el aval de garantía que se concede sobre un bien o servicio depende enteramente del fabricante, y no de aquel que lo compra, se sugiere a esa Secretaría, valorar la pertinencia de modificar el contenido del párrafo antes referido, con el objetivo de señalar que se recomienda al regulado contar con una garantía de al menos 10 años en caso de utilización de insumos de tubería para conducción de combustibles.

Asimismo, con el objetivo de garantizar la seguridad de las instalaciones y la confiabilidad de los materiales en la construcción de estas, se sugiere a la autoridad valorar la factibilidad de emitir regulación directamente aplicable a los fabricantes de insumos para la construcción de estaciones de servicio de hidrocarburos y derivados, requiriéndoles a estos la obligación de expedir aval de garantía de sus productos por un período de al menos 10 años.

2. Respecto a las disposiciones contenidas en el apartado 7.2.3 de la propuesta regulatoria, comentado previamente en el apartado precedente de este oficio, esta Comisión observa

²⁰ "Artículo 3º.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

XI. Norma oficial mexicana: la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación;

(...)"

²¹ "Artículo 40.- Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer:

(...)

X. Las características y/o especificaciones, criterios y procedimientos que permitan proteger y promover el mejoramiento del medio ambiente y los ecosistemas, así como la preservación de los recursos naturales;

(...)"



que dado que la propuesta regulatoria en comento indica que el particular deberá informar a la autoridad en caso de incidentes, así como sobre las acciones tomadas para corregirlos y, adicionalmente, deberá incluir dicha información en la bitácora correspondiente, se sugiere a la SEMARNAT valorar la posibilidad de modificar el contenido de esa disposición, a efecto de que prevalezca únicamente uno de estos dos mecanismos para informar a la autoridad respecto de tales acontecimientos; lo anterior, con el objetivo de reducir posibles cargas administrativas para los particulares y para la Administración Pública Federal.

VII. Consulta pública

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, este órgano desconcentrado hizo público el anteproyecto en mérito a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió. Al respecto, esta Comisión manifiesta que hasta la fecha de la emisión del presente Dictamen se han recibido comentarios de particulares interesados en el anteproyecto, conforme lo siguiente:

Identificador	Remitente	Fecha
B000161677	Tania Ortiz Mena/AMGN	16/05/2016
B000161703	Daniel Esteban Iduarte	17/05/2016
B000161712	Vick Go	18/05/2016
B000161878	Ing. Ricardo Boué Iturriaga/AMPES	01/06/2016
B000161938	Lic. Patricia Quiles Arteaga/COSTCO GAS S.A. DE C.V.	07/06/2016
B000161947	Karen Paczka Ferreiro	08/06/2016
B000161975	Lic. Maura Arredondo Moreno/AMPES	10/06/2016
B000161977	Luis Valencia	13/06/2016

Dichos comentarios se encuentran disponibles para su consulta en la siguiente liga electrónica:

<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/18812>

Lo anterior, a fin de que esa Dependencia efectúe las adecuaciones que estime convenientes al anteproyecto o, de lo contrario, brinde una justificación puntual de las razones por las que no consideró pertinente su incorporación.

Por todo lo expresado con antelación, esta COFEMER queda en espera de que dicha Dependencia brinde la respuesta correspondiente al presente **Dictamen Total**, manifestando su consideración respecto de los comentarios realizados por los particulares y por esta Comisión, y se realicen las modificaciones que correspondan a la MIR y/o al anteproyecto, o bien, conforme a lo señalado por el artículo 69-J de la LFPA, comunique por escrito las razones por las que no consideró pertinente su incorporación.

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL
DIRECCIÓN DE ENLACE CON SECTORES ENERGÍA, INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE

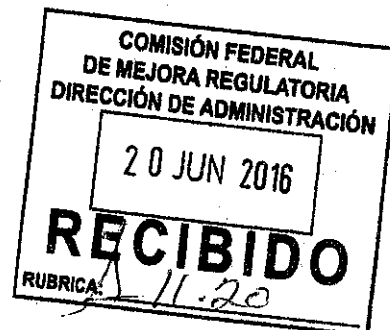
Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en el artículo 9, fracciones XI y XXV y, penúltimo párrafo del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria²²; Primero fracción I y Segundo, fracción III, del *Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican*, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Director

FERNANDO ISRAEL AGUILAR ROMERO

LCF



²² Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.