

Of. No. COFEME/16/3819

Asunto: Se emite Dictamen Final, respecto del anteproyecto denominado **Norma Oficial Mexicana NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de estaciones de servicio para almacenamiento y expendio de diésel y gasolinas.**

Ciudad de México, a 7 de octubre de 2016

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

Me refiero al anteproyecto denominado **Norma Oficial Mexicana 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 30 de septiembre de 2016, a través del portal de la MIR¹; lo anterior, en respuesta al Dictamen Total no Final, emitido por esta Comisión el 16 de junio de 2016, mediante oficio COFEME/16/2488.

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 FINAL

I. Consideraciones generales

De conformidad con lo indicado en el oficio COFEME/16/2488, 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 inversión, exploración, explotación, investigación, manejo, distribución y expendio de energéticos en nuestro país, ahora agentes particulares interesados

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>

en desempeñar tales actividades, también podrán llevarlas a cabo a efecto de coadyuvar en el desarrollo industrial nacional.

De conformidad con lo expresado en el párrafo anterior, tal y como se señaló en el Dictamen Total no Final referido, a efecto de brindarles a esos agentes un marco normativo para poder desempeñar sus 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. Sin embargo, tal ordenamiento tiene un carácter de emergencia, por lo que su vigencia se limita a 6 meses, tal y como lo señala su artículo Primero Transitorio, de conformidad con lo estipulado en el artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización⁴ (LFMN).

En ese sentido, a efecto de dar cumplimiento con los artículo 46 y 47 de la LFMN⁵, la SEMARNAT 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 asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y gasolina*; misma que tiene como objetivo

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 de 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".

SE

SECRETARÍA DE ENERGÍA

COFEME
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

GUAYMAS, SONORA, MÉXICO, A LOS CINCO DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL 2014

establecer 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.

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 o diésel, a efecto de conservar los mejores estándares operativos en tales establecimientos para así evitar y en su caso, controlar los efectos adversos ecológicos, sociales y económicos, que se puedan derivar en caso de suscitarse accidentes o siniestros.

Bajo tales consideraciones, mediante COFEME/16/2488, se indicó que la *Ley de la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos*, prevé como objetivo fundamental, 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.*
- 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 de 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 propicia las mejores prácticas e incentiva la inversión. Para enfatizar este argumento, basta con 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.

...

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 el 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, 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, así como de estaciones de servicio asociadas a la actividad de expendio en su modalidad de estación para autoconsumo, de diésel y/o gasolina.



Bajo esta perspectiva, se reitera lo expresado en el Dictamen Total no Final precedente, estimando 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 en el sector, sin dejar de lado la vulnerabilidad ambiental que enfrentan los recursos naturales, 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, así como en el oficio COFEME/16/2248, 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 advirtió 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 apuntó que de no emitirse la norma en comento, se corre el riesgo de no asentar de manera definitiva, las directrices necesarias que deben ser cubiertas 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 benéficas para el sector regulado, así como de la propia reforma energética.

Por su parte, de conformidad con lo estipulado en el Dictamen Total no Final, esta Comisión observó 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, se reconoció que la presente regulación presenta un enfoque basado en riesgos.

Al respecto, se destacó 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 determinó 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 determinó que las políticas públicas que se deseen impulsar por parte de los agentes reguladores deben abordar un enfoque regulatorio **basado 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, mediante el concepto de regulación basada en riesgos se propone estimar y evaluar los niveles de las contingencias, así como valorar cuál resultaría ser la respuesta regulatoria óptima de acuerdo al criterio de máximo bienestar social y eficiencia en los recursos, obteniendo así un instrumento normativo ordenado por riesgos, obedeciendo a principios que se evalúan continuamente.

Con este enfoque se obtiene una propuesta que busca encontrar el punto eficiente entre dos extremos: i) el establecimiento de disposiciones que superen a los riesgos que se busca atender, creando ineficiencias (conocido técnicamente como error tipo I) y ii) 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 junto con la información que se posee de cada situación⁷.

También se destacó 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 puede ocasionar una serie de deficiencias que violan el proceso lógico de decisión bajo incertidumbre, al tiempo que impide generar y utilizar toda la información relevante respecto del riesgo que se pretende mitigar.

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.

Por lo anterior, este órgano desconcentrado recomendó que las instancias dedicadas a la emisión de regulaciones, a partir del nuevo enfoque 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) considerados innecesarios, para 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 las medidas que se emitan propicien acciones complementarias de acuerdo a la gravedad de cada situación, mas no en un obstáculo o un faltante para el desarrollo de las actividades económicas y sociales que realicen los sujetos regulados.

Bajo tales consideraciones, se resaltó que la presente regulación presenta un enfoque basado en riesgos: establece requisitos, procedimientos y condicionantes dirigidos a evitar la incidencia de siniestros en los establecimientos sujetos a regulación, que pudieran afectar severamente la integridad física 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 comentó que mediante la implementación de la presente regulación, se buscan abatir los perjuicios que generan los fenómenos conocidos como externalidades negativas. Al respecto, cabe reiterar que las externalidades negativas son aquellas actividades realizadas por alguna persona, gobierno o empresa, que perjudican de manera indirecta y por medios ajenos al mercado, a otros individuos, sin ofrecer compensación alguna, donde dicho agravio se realiza por causas externas al mercado.

En este sentido, una herramienta con la que dispone el Estado para resolver este tipo de fallos, radica en la certificación: permite corroborar por parte de un tercero independiente y acreditado, 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, independencia y capacidad técnica, tras haber comprobado la conformidad con las especificaciones de la autoridad.

Por lo anterior, cabe destacarse que por medio de este procedimiento, el particular regulado obtiene por parte del tercero autorizado la reputación y seguridad que el primero no podría demostrar ante el resto de la sociedad directamente; se convierte en un mecanismo eficiente para resolver los problemas de asimetría informativa al ser generado por los atributos de confianza⁸.

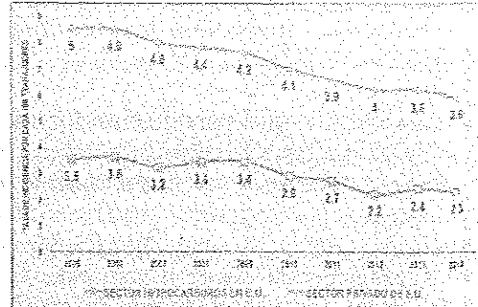
Dicho mecanismo se creó para asegurar la calidad que requiere la existencia de: un estándar, una señal, un procedimiento de inspección y una penalización en caso de incumplimiento. En la práctica, este sistema de aseguramiento suele ser privado en su totalidad, pero a menudo, también es contemplada la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

Bajo este orden de ideas, se destacó mediante el COFEME16/2488 que la presente regulación busca, a través de la inspección sobre los correspondientes dictámenes que un tercero autorizado

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

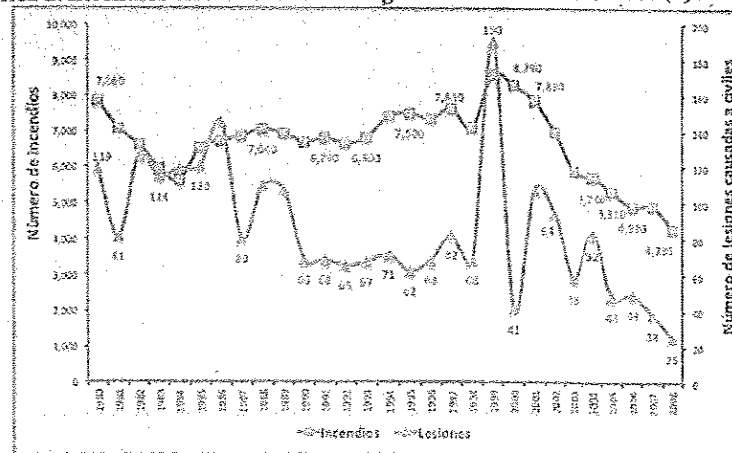
Gráfica 1. Tasa de accidentes relacionados con actividades en estaciones de gasolina en E.U.A. (2005-2014)



Fuente: Documento anexo a la última versión de la MIR.

Respecto a la gráfica anterior, esa Secretaría comentó sobre los “accidentes generados en las estaciones de gasolina en E.U es importante recalcar que la incidencia particular del sector en estudio -estaciones de servicio- es menor que la tasa de accidentes similares a nivel nacional, generados por todas las actividades del sector privado de Estados Unidos, (2.3 contra 3.6). Por lo que el historial en materia de seguridad en este sector y, en particular las estaciones de servicio de gasolina, ha experimentado una mejora consistente respecto a la media del sector privado, lo que refleja el compromiso de la industria, basados en las normas y reglamentos, para mejorar la seguridad tanto de las instalaciones como de los trabajadores y el medio ambiente. Adicionalmente, de acuerdo con la National Fire Protection Association, específicamente en el reporte “FIRES AT U.S. SERVICE STATION” establece que a partir de la introducción de programas y lineamientos (año 1999) el número de incendios y lesiones causadas a personas generadas por incendios en estaciones de servicios de gasolina en E.U. han disminuido (ver gráfica 2), ya que para el año 1980 el número de incendios fue de 7,860, mientras que para el año 2008 fue de 4280; lo anterior repercute en el número de lesiones causadas a personas, ya que en el año 1980 la cantidad de éstas fue de 119 y para el año 2008 solo fueron 25”, situación que se explica a través de la siguiente gráfica.

Gráfica 2. Incendios en las estaciones de gasolina de Estados Unidos (1980-2008).



Fuente: Documento anexo a la última versión de la MIR.

A la luz de lo expuesto con antelación, esta COFEMER estima que la información solicitada mediante el oficio COFEME/16/2488, fue contestada íntegramente por esa Dependencia y por



lo tanto, prevé que 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

De conformidad con lo expresado en el Dictamen Total no Final precedente, 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, se señaló 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, se expresó la inviabilidad de tal acción ya que *"su aplicación es de carácter voluntario; 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 observó mediante COFEME/16/2488 que la autoridad dio 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, de conformidad con lo indicado en el Dictamen Total no Final precedente, se observó 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 atmosfera, 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.

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:

	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, ausencia de mantenimiento y falta de procedimientos operativos, puede presentar escenarios catastróficos.	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.	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.	presentar escenarios de fugas o derrames de producto, provocando incendio o explosión.	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 afectación al medio
	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.			
	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 instalaciones,	Las situaciones de incendio o explosión por fuga prolongada y presencia de fuente de ignición generarán molestias a las personas, a la	

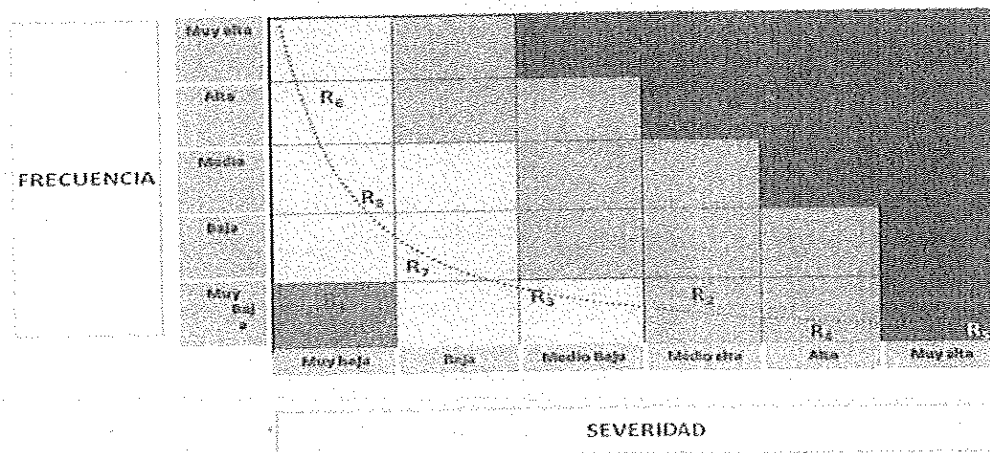
Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción	1. A efecto de Garantizar la totalidad de la aplicación de los requerimientos de norma, se establece que los regulados, deben estar sujetos a evaluación periódica y por mecanismo de dictamen técnico realizado por una Unidad de Verificación. 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.	generando desabasto del combustible, lo que afectaría su actividad cotidiana al no contar con dicho insumo.	comunidad aledaña y 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.	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, mediante COFEME/16/2488 se recordó que una forma de estimar un riesgo, radica en utilizar la probabilidad y la severidad con 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 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: consiste en quedarse con el riesgo de que algo suceda.
3. Transferir riesgos: 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 buscarán evitar, prevenir o transferir los riesgos; lo anterior, en razón de que su severidad los hace demasiado peligrosos como para que sea aceptable su incidencia.

Como consecuencia de tales razonamientos, se observó que la presente regulación tiene como propósito evitar, reducir o prevenir los riesgos que se puedan dar en las estaciones de servicio de gasolina y diésel, mediante la aplicación de estándares, medidas, restricciones, entre otras, 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 omitió mencionar que el fundamento de cualquier régimen de regulación basada en riesgos, radica en saber qué tipos y niveles de riesgos pueden ser tolerados, debiendo decidir cuáles son las prioridades con la mayor parte de los recursos asignados. Regular basándose en el nivel de riesgo es un ejercicio económico, en el que el agente deberá elegir, puesto que los recursos son escasos, cuáles son sus necesidades o bien, cuáles son los riesgos más importantes por mitigar así como la cantidad de esfuerzos que le destinará.

En este sentido, definir cuáles son los riesgos a disminuir resulta ser una tarea bastante complicada, sin embargo, el punto de inicio debe estar en los propios objetivos estatutarios del regulador; 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 elección, toma y transferencia de riesgos, el regulador se expone a cometer errores, tendiendo a sobre - regular o sub - regular una actividad. En el primer caso, que sucede cuando la ponderación del riesgo está positivamente sesgada, el agente 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.

Los diseñadores de regulación deben tener siempre en cuenta que lo más eficiente para la sociedad es implementar medidas que la benefician, pero cuyo costo no resulte

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

desproporcionalmente oneroso respecto a los riesgos que se pretenden controlar. Es decir, el agente regulador debe cuidar que no se pierda el justo balance entre el coste de las acciones y el nivel de los riesgos que se requiera prevenir.

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 desproporcionalmente 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 sean limitados, se genera un costo de oportunidad implícito: dichos recursos siempre se podrían destinar a otro tipo de actividades que pueden resultar más provechosas socialmente.

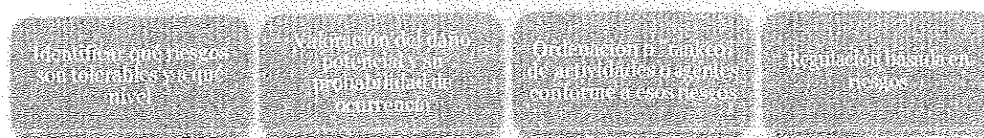
Finalmente, es importante mencionar que la presente propuesta regulatoria se ciñe a la metodología propuesta por la OCDE, planteando un diagrama por etapas para el diseño de una regulación, que de manera general se resume:



El criterio basado en riesgos es la base de una política de Estado que busca maximizar el bienestar social; 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, es factible reconocer que el presente anteproyecto se sitúa en el supuesto contemplado en el inciso a), por lo que toda reducción de riesgos implica un costo no sostenible por la autoridad, implicando la necesidad de estimar 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 regulador elegirá la alternativa que minimiza las pérdidas o maximice las ganancias, obteniendo así el mejor resultado.

A la luz de la evidencia expuesta en el párrafo anterior, esta COFEMER juzga que la información solicitada mediante el oficio COFEME/16/2488, fue contestada cabalmente por esa Dependencia, observando que en la realización del anteproyecto se evaluaron los escenarios de riesgos pertinentes.

2. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Respecto al presente apartado, mediante el Dictamen Total no Final precedente, se 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 señaló que dentro del contenido de la propuesta regulatoria existen disposiciones que al instrumentarse, pudieran 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 fueron identificados ni justificados por esa SEMARNAT. En este sentido, se sugirió valorar la pertinencia de establecerlos en otro acto administrativo de carácter general distinto a una NOM.

Como consecuencia, mediante documento anexo a la respuesta a Dictamen recibida el 30 de septiembre de 2016, la autoridad indicó que tal apartado fue modificado, a efecto de señalar que el particular regulado *"debe informar a la Agencia de incidentes y/o accidentes que impliquen un daño a las personas, a los equipos, a los materiales y/o al medio ambiente, de conformidad con las Disposiciones Administrativas de Carácter General que emita la Agencia"*. Derivado de lo anterior, esa Secretaría atiende el comentario vertido por esta Comisión mediante COFEME/16/2488, toda vez que la creación de trámites sobre la materia que versa el anteproyecto, se hará mediante la expedición de un acto administrativo distinto.

Por lo expresado con anterioridad, esta COFEMER considera que en el ordenamiento en comento, no se crean, modifican o eliminan trámites.

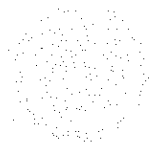
3. Disposiciones y/o obligaciones

En lo referente al presente apartado, esta Comisión observó que a través del Dictamen Total no Final precedente, 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 reitera el señalamiento expresado mediante el COFEME/16/2488, considerando que esa Secretaría dio cumplimiento a los requerimientos de la COFEMER sobre la presente sección.

4. Costos

Conforme a lo indicado en el Dictamen Total no Final precedente, los posibles costos que se generarán como consecuencia del cumplimiento del anteproyecto, se darán a causa de acatar lo estipulado en todos los incisos del apartado anterior del presente escrito. Específicamente, se observó 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.

Al respecto, mediante COFEME/16/2488, se 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, se mencionó que en nuestro país, hasta el 30 de octubre del 2015, había registradas 11,431 estaciones en PEMEX, donde la normatividad vigente aplicable a las mismas ha demostrado ser efectiva, confirmando que en combinación con los sistemas de seguridad de las Franquicias PEMEX, se 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, se 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 presentarán previo a la construcción de la estación.

Al respecto, se 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 advirtió que los particulares tendrán que acudir ante un tercero aprobado y/o autorizado para obtener el certificado de cumplimiento.

Derivado tal situación, se 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, en el Dictamen Total no Final correspondiente se 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. 1. Sistemas sin satélite hasta 110 L/ min. 2. Sistemas con satélite hasta 150 L/ min.	\$29,696 pesos
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-OT.	\$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, se 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, se 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, también se contempló el escenario en el cual, existan estaciones de servicio que ya se encuentren en operación cuando sea emitida la regulación. En esta tesitura, se 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, se 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 dicho análisis:

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

En este tesitura, se observó 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

En virtud de lo expuesto con antelación en la presente sección, se reitera el señalamiento realizado mediante el COFEME/16/2488, estimando que una vez emitido el anteproyecto de mérito, **los particulares incurrirían en costos de alrededor de los \$84,041,431 pesos anuales.**

5. Beneficios

En contraparte, tal y como se expresó en el Dictamen Total no Final precedente, esa Dependencia estimó que, una vez formalizada la propuesta regulatoria, se podrían observar beneficios por diversos conceptos.

En primera instancia, se observó que con la entrada en vigor de la regulación propuesta, se garantizará la seguridad de la población; de los consumidores de los productos comercializados en estas, así como de las propias estaciones. Derivado de esta situación, se 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, se detalló 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, se 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, en el Dictamen Total no Final se indicó que, si se toma la inflación¹⁴ acumulada desde el año en que se dio el siniestro hasta el presente año, *la estimación actual de pérdidas que se podrían evitar una vez emitida la regulación, sería de hasta \$198,967,066 pesos*¹⁵.

A la luz de lo expuesto con antelación, este órgano desconcentrado reitera de conformidad con lo expresado en el COFEME/16/2488, *que los costos derivados del anteproyecto serán de aproximadamente \$84,041,431 pesos anuales; determinando que si como consecuencia de la implementación del anteproyecto de mérito, se evita un siniestro de una magnitud equivalente a 42.2% de aquel tomado como referencia por la autoridad, en las estaciones de servicio sobre las cuales versa el anteproyecto en comento, cada año, la regulación propuesta será 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, cabe mencionar que mediante Dictamen Total no Final precedente, el presente anteproyecto fue notificado a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), el día 4º 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 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 Regulatorio¹⁶.

Al respecto, 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"¹⁷ esta Comisión informó que a la fecha en que se emitió el correspondiente Dictamen Total no Final (*id est*, 16 de junio de 2016), no se había 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"

¹⁴ "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.

¹⁵ 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.

¹⁶ Artículo 9.- La COFEMER deberá hacer de conocimiento, en el mismo día en que los reciba, y mediante correo electrónico, a 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>

¹⁷ 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.

haya emitido consideraciones en materia de libre competencia 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, se indicó que si esta COFEMER recibía dicha opinión, ésta sería integrada al expediente del anteproyecto para los fines a que hubiese lugar.

Bajo tales consideraciones, esta Comisión observa que el 21 de junio de 2016, mediante oficio identificado con número de oficio OMR-001-2016, la COFECE remitió su opinión respecto al anteproyecto en comento; la cual fue incluida desde dicha fecha en el expediente correspondiente. A través de esa opinión, la COFECE consideró que el anteproyecto en comento pudiera ocasionar repercusiones en materia de competencia económica; en específico, respecto a 2 temas: 1) superficies mínimas y 2) regulaciones locales; argumentando particularmente sobre tales tópicos, lo siguiente:

1) Superficies mínimas

Al respecto, esa Comisión indicó podría generar "implicaciones negativas a la competencia y libre competencia, ya que limitaría la libertad de los agentes económicos para elegir la configuración de estación de servicio que le resulte más conveniente para acercarse a sus clientes y ofrecerles diversas modalidades de servicio, en función de las condiciones del mercado objetivo. Así mismo, restringiría el establecimiento de estaciones en ubicaciones donde podría ser factible su construcción y operación, así como generar ventajas a las ya establecidas, sobre todo en áreas con insuficiencia de espacio". Por lo anterior, la COFECE exhortó a "eliminar los requisitos de dimensiones mínimas de superficie y frente principal de las estaciones de servicio, para que éstas sean determinadas por los oferentes atendiendo a las necesidades y preferencias de los consumidores".

Como consecuencia de la recomendación aludida en el párrafo anterior, mediante la última versión de la MIR y sus documentos anexos, la SEMARNAT informó que se modificó el inciso h del numeral 6.1.3, quedando como sigue:

6.1.3. Distancias de seguridad a elementos externos

Señala la separación que debe haber entre elementos de restricción y el predio de la Estación de Servicio o las instalaciones donde se ubique la Estación de Servicio. En cuanto a las restricciones se observará según se indica:

- a. *El área de despacho de combustibles se debe ubicar a una distancia de 15.0 m medidos a partir del eje vertical del dispensario con respecto a los lugares de concentración pública, así como del Sistema de Transporte Colectivo o cualquier otro sistema de transporte electrificado en cualquier parte del territorio nacional.*
- b. *Ubicar el predio a una distancia de 100.0 m con respecto a Plantas de Almacenamiento y Distribución de Gas Licuado de Petróleo, tomar como referencia la tangente del tanque de almacenamiento más cercano localizado dentro de la planta de gas, al límite del predio propuesto para la Estación de Servicio.*



- c. Ubicar los tanques de almacenamiento de la Estación de Servicio a una distancia de 30.0 m con respecto a antenas de radiodifusión o radiocomunicación, antenas repetidoras, líneas de alta tensión, vías férreas y ductos que transportan productos derivados del Petróleo; dicha distancia se debe medir tomando como referencia la tangente de tanque de almacenamiento más cercano de la Estación de Servicio a las proyecciones verticales de los elementos de restricción señalados.
- d. Ubicar los tanques de almacenamiento de la Estación de Servicio a una distancia de 30.0 m con respecto a Instalaciones de Estaciones de Servicio de Carburación de Gas Licuado de Petróleo, tomar como referencia la tangente de los tanques de almacenamiento de la Estación de Servicio.
- e. Si por algún motivo se requiere la construcción de accesos y salidas sobre ductos de transporte o distribución de Hidrocarburos, se adjuntará la descripción de los trabajos de protección para éstos, los cuales deben estar acordes con la Normativa aplicable y las mejores prácticas nacionales e internacionales.
- f. Las Estaciones de Servicio que se encuentren al margen de carreteras se ubicarán fuera del derecho de vía de las autopistas o carreteras. Los carriles de aceleración y desaceleración deben ser los únicos elementos que pueden estar dentro del derecho de vía.
- g. Las Estaciones de Servicio que se construyen al margen de carreteras requieren construir carriles para facilitar el acceso y salida segura.
- h. Considerar la superficie y frente mínimo necesarios de la Estación de Servicio de acuerdo al ANEXO 5. y la tabla siguiente:

Tabla 1

Superficie mínima (m ²)	Frente principal mínimo (m lineal)
400	20

Asimismo, esa Secretaría mencionó que el anexo de la regulación en trato también fue modificado, a efecto de indicar lo siguiente: "las opciones aquí presentadas son ilustrativas, **quedando de acuerdo a las necesidades del proyecto la disposición final de los frente(s) y superficie mínimos necesarios y las áreas requeridas.** Las figuras ilustrativas consideran las dimensiones y radios de giro de los auto-tanques, equipos y procedimientos comúnmente utilizados en la operación segura de descarga de gasolinas y diésel (énfasis añadido)".

2) Regulaciones locales

Sobre tal tema, la COFECE recomendó que "a fin de no obstaculizar el régimen de entrada y otorgar plena certidumbre a los interesados en construir y operar una estación de servicio, [se exhorta a que] el anteproyecto establezca únicamente aquellos requisitos orientados a cumplir con su objeto en términos de la LFMN y cuando así resulte pertinente, referir de manera explícita y clara a cualquier otro cuerpo normativo relevante". "En cualquier caso, es pertinente señalar que los requisitos y disposiciones técnicas aplicables a la industria de los hidrocarburos, incluyendo la actividad de



expendio al público de combustibles, son materia federal". Por lo anterior, dicha autoridad considera que "el anteproyecto debe desvincularse del cumplimiento de los diversos permisos y autorizaciones regulatorias requeridas para la legislación estatal y/o municipal a que hace referencia".

Derivado de la recomendación aludida en el párrafo anterior, mediante la última versión de la MIR y sus documentos anexos, la SEMARNAT informó que en *"las disposiciones del proyecto donde se refería la necesidad de cumplir con diversos permisos y autorizaciones regulatorias requeridas por la normatividad local y/o federal, se considera correcta la apreciación del Pleno de la COFECE, confirmando que el establecimiento de instrumentos regulatorios en materia de Seguridad Industrial, Seguridad Operativa y Protección Ambiental en el Sector Hidrocarburos es competencia federal, por lo que en los numerales, donde se hacía referencia al cumplimiento de normatividad local, se revisó y eliminó el contenido a fin de dar puntual seguimiento a las observaciones de la COFECE, así como a lo establecido en la LFMN y la Ley de la ASEA".*

Por lo anterior, esa Dependencia considera que los comentarios efectuados por la COFECE fueron atendidos.

V. Consideraciones particulares sobre el anteproyecto

Al respecto del presente apartado, mediante COFEME/16/2488, esta COFEMER realizó los siguientes comentarios a disposiciones contenidas en el anteproyecto de mérito:

- Sobre el apartado 6.4.2, en su inciso a), numeral 2, último párrafo de la propuesta regulatoria, donde 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"*, esta COFEMER observó que el aval de garantía que se concede sobre un bien o servicio depende enteramente del fabricante, y no de aquel que lo compra, por lo que sugirió 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.

Adicionalmente, con el objetivo de garantizar la seguridad de las instalaciones y la confiabilidad de los materiales en la construcción de estas, se sugirió 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.

Al respecto de la petición comentada en los párrafos precedentes, se observa que esa Dependencia, mediante la última versión de la MIR correspondiente y sus anexos, contestó: *"el requerimiento de la garantía mencionada fue eliminado de la regulación definitiva, con lo cual se considera atendida la recomendación"*.

- 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 observó 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

2



adicionalmente, deberá incluir dicha información en la bitácora correspondiente, por lo que sugirió 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.

Como consecuencia de la solicitud descrita en el párrafo anterior, tal y como se comentó en el apartado 1. *Creación, modificación y/o eliminación de trámites*, la autoridad modificó el apartado al cual se aludió, a efecto de señalar que el particular regulado "debe informar a la Agencia de incidentes y/o accidentes que impliquen un daño a las personas, a los equipos, a los materiales y/o al medio ambiente, de conformidad con las Disposiciones Administrativas de Carácter General que emita la Agencia".

Derivado de lo expuesto con antelación, esta COFEMER considera atendidos los comentarios vertidos mediante COFEME/16/2488.

VI. 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
B000162083	Ing. Jorge Garza Delgado/Estrategia Ambiental, SA de CV	23/06/2016

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

<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/18542>

Al respecto, se advierte que esta COFEMER solicitó a la SEMARNAT brindar la respuesta correspondiente a cada uno de los comentarios vertidos por los particulares interesados, con la finalidad de que se realizaran las modificaciones correspondientes al anteproyecto y al formulario de la MIR, o bien, conforme a lo señalado por el artículo 69-J de la LFPA, se comunicaran por escrito las razones por las que esa Secretaría no consideró pertinente su procedencia.

2



Al respecto, se observa que dicha Secretaría respondió dichos comentarios mediante los archivos denominados *20160929165530_41243_Anexo I Resp Com COFEMER NOM-005-ASEA-2016 160921 Rubricado.pdf* y *20160929165448_41243_Oficio ASEA_UNR_DGR_191_2016.pdf*, en los cuales, señaló la factibilidad de la procedencia, o en su caso, improcedencia de cada observación, detallando la justificación correspondiente para cada cuestión.

Derivado de lo anterior, esta COFEMER observa que esa Dependencia proporcionó respuesta, modificando en consecuencia la propuesta regulatoria o, en su defecto, precisando las razones por las cuales no estimó conveniente su incorporación.

Por todo lo expresado con antelación, esta Comisión resuelve emitir el presente **Dictamen Final**, en términos del artículo 69-L, segundo párrafo de la LFPA, por lo que la SEMARNAT puede proceder con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto de mérito en el DOF, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, así como el *Acuerdo por el que se definen los efectos de los Dictámenes que emite la Comisión Federal de Mejora Regulatoria respecto de las normas oficiales mexicanas y su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio*, publicado en el DOF el 12 de marzo de 2012.

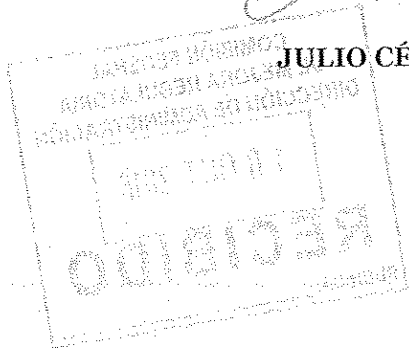
Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I, 9, fracción XI, y 10, fracción VI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*¹⁸, así como en el artículo Primero, fracción I, del *Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los funcionarios 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 Coordinador General

JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ

FIAR/LCF



¹⁸ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

