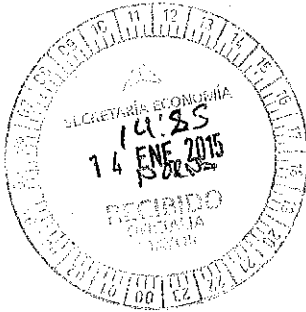


SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA


COFEMER
 Comisión Federal
 de Mejora Regulatoria

 Comisión Federal de Mejora Regulatoria
 Coordinación General de Mejora Regulatoria de
 Servicios y de Asuntos Jurídicos


Oficio No. COFEME/15/0061

Asunto: Dictamen Total No Final, sobre el Anteproyecto denominado "PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2014, Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos - Especificaciones de Seguridad".

México, D.F., a 12 de enero de 2015

Ing. Octavio Rangel Frausto
Oficial Mayor
 Secretaría de Economía
Presente

Se hace referencia al Anteproyecto denominado "**PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SCFI-2014, Dispositivos de Seguridad Esenciales en Vehículos Nuevos - Especificaciones de Seguridad**" (Anteproyecto), así como a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos (MIR), enviados por la Secretaría de Economía (SE) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 27 de noviembre de 2014.

Sobre el particular, con fundamento en los artículos 69-E, 69-G, y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), se tiene a bien expedir el siguiente¹:

Dictamen Total

I. Consideraciones generales.

La SE propone con la norma oficial mexicana establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos.

Asimismo, este órgano desconcentrado observa que la emisión del presente Anteproyecto se encuentra prevista en el Programa Nacional de Normalización 2014² bajo el siguiente objetivo, justificación y fundamento legal:

¹ Se tiene que mediante oficio COFEME/14/4375, de fecha 11 de diciembre de 2014, la COFEMER determinó procedente la emisión del Anteproyecto de mérito al tenor de lo señalado en el artículo 3, fracción II, del Acuerdo de Calidad Regulatoria y, en consecuencia, resolvió sujetarlo junto con su MIR correspondiente al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

² Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de abril de 2014.



"Objetivo y justificación: Establecer los dispositivos esenciales que los vehículos nuevos que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, deben tener instalados para la protección de sus usuarios.

En el mercado nacional se comercializa una gran variedad de vehículos, los cuales no siempre cumplen con los dispositivos esenciales que todo vehículo nuevo debe tener instalados; por lo anterior, se propone la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana, a fin de regular aspectos como la información comercial que debe exhibirse en las calcomanías, etiquetas, tarjeta o, manual de propietario, así como en la póliza de garantía de los vehículos nuevos, con la indicación de que los dispositivos esenciales declarados que cumplan con la normatividad mexicana que se propone. Lo anterior con el objetivo de elevar la protección del usuario. Se pretende una regulación horizontal en la materia, que permita regular en un solo instrumento diversas disposiciones mínimas que le aplican a los vehículos automotores.

Fundamento Legal: Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 fracciones VIII y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39 fracción V, 40 fracciones I, II, IV y XII, 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 33 de su Reglamento, 3 fracciones IV y V del Acuerdo de Calidad Regulatoria y 19 fracciones I, XIV y XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía."

En tal virtud, se observa que con la creación de esta norma se busca elevar la seguridad de los usuarios de vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg y que se comercialicen dentro del territorio nacional, toda vez que al implementar una regulación técnica que establezca las especificaciones que deben cumplir los dispositivos de seguridad esenciales que deben reunir este tipo de vehículos, se coadyuvará a la prevención de accidentes vehiculares. Lo anterior, de conformidad con lo manifestado por la SE.

Derivado de lo anterior, la SE propone la emisión de una norma oficial mexicana con fundamento en los artículos 38, fracción II, 39, fracción V, y 40, fracción I, de la Ley Federal de Metrología y Normalización (LFMN), así como en el artículo 19, fracción VII de la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC).

Al respecto, la COFEMER efectúa diversas recomendaciones en el presente Dictamen Total (no final) con el propósito de promover la transparencia en la elaboración de la regulación propuesta, incluyendo elementos derivados del proceso de mejora regulatoria al que está siendo sometido el Anteproyecto.

II. Definición del problema y objetivos generales.

La SE, en la pregunta 2 de la MIR ha identificado la problemática que hace necesaria la actuación gubernamental, presentando los siguientes argumentos y datos:

"En el caso de México, de acuerdo con las cifras oficiales de la Policía Federal, en la Red Carretera Federal (RCF) del país, se reportó que durante 2011 ocurrieron 28,080 accidentes atribuibles a una causa; 26,056 lesionados; 4,398 muertos y daños materiales estimados en 1,362.42 millones de pesos mexicanos (Anexo VII, Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011). Lo anterior como resultado de la interacción simple o simultánea de tres factores preponderantes: I) Ser humano, II) Vehículo y equipo y III) Entorno.

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

Tabla 2. Distribución general de causas de accidentes, 2011

	CAUSAS PRINCIPALES					Total de causas
	Accidentes con causa	Conductor	Camino	Agentes naturales	Vehículo	
Total	24,818	23,480	2,374	1,254	972	28,080
Porcentaje de accidentes atribuibles		94.6%	9.6%	5.1%	3.9%	

Fuente: Banco de datos de la PF

Asimismo, la Policía Federal (Comisión Nacional de Seguridad) reportó que en el año 2011, se registraron un total de 24,818 accidentes atribuibles generalmente al conductor, camino, agentes naturales y al vehículo. En el caso de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo, se contabilizaron 972 accidentes, representando el 3.9% (ver figura 1) del total de los accidentes con causa (Anexo VII, Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011).

Tabla 3 Distribución de causas de accidentes atribuibles al vehículo

Tránsito	Extrínsecos	Defectos de mantenimiento	Defectos de diseño	Defectos de fabricación	Defectos de instalación	Defectos de uso	Defectos de mantenimiento	Otros	Total del vehículo
481	78	24	58	48	35	21	14	213	972

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011.

...” (Énfasis Añadido)

Derivado de lo anterior, esta COFEMER observa que la SE pretende emitir el Anteproyecto con el siguiente objetivo:

“El presente proyecto de norma tiene como objetivo el establecimiento de un marco normativo esencial que determine los dispositivos de seguridad mínimos que deben de estar incorporados en los vehículos nuevos, así como sus especificaciones técnicas, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

En este sentido, los vehículos nuevos que se comercialicen en México deberán contar con los sistemas de seguridad necesarios que permitan mitigar el riesgo de sufrir un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de dichos dispositivos incrementan la probabilidad de que los usuarios sufran un accidente automovilístico o que la siniestralidad vial tenga un mayor impacto en la salud de las personas.

Por ello, la presente norma, constituye una manifestación expresa de elevar la seguridad de los usuarios de vehículos automotores como una actividad prioritaria, además de contribuir a la generación de una cultura de la prevención y del cuidado de todos los sujetos involucrados en el tránsito vehicular.” (Énfasis Añadido)



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

Derivado de lo anterior, el marco jurídico propuesto es un mecanismo ex-ante que coadyuva a la prevención de accidentes vehiculares, toda vez que garantiza que los vehículos nuevos que se incorporen al parque vehicular cuenten con un nivel de seguridad óptimo, a fin de reducir los accidentes viales generados por la falta o falla de los dispositivos mínimos de seguridad que deben incluir los automóviles.

En ese sentido, cabe señalar que el 10 de diciembre de 2014 se recibió el comentario del C. Francisco Javier Espinola Pozos³, mediante el cual dicho particular emite algunas observaciones relativas al presente apartado de la MIR, a saber:

"Leyendo el proyecto de norma me encuentro que probablemente la descripción del problema y los objetivos de la norma no están claramente definidos pese a lo extenso del párrafo.

Nadie niega que están ocurriendo muertes en la carretera y que hay que hacer algo al respecto.

Pero la norma no necesariamente ayudaría a disminuir el número de fatalidades.

Su objetivo no es claro. Se pierde en palabras como elevar la seguridad o coadyuba a la prevención de accidentes.

Sin indicar que el 96% de los accidentes son producidos por el conductor, o las condiciones de la carretera u otros factores ajenos al vehículo.

Claramente se nota en las estadísticas que da el Inegi que los accidentes han venido disminuyendo no aumentando pese a que el parque vehicular ha estado en aumento.

Eso se debe a la mejora que ha venido ocurriendo en las carreteras.

No indica la norma en qué porcentaje de ese 4% de accidentes atribuibles a los vehículos puede influir o usando sus palabras coadyubar para que no ocurran. (no creo que lo disminuya ni al 3%)

Tampoco indican que parte del vehículo falló. Pero es fácil decirlo. Son las llantas con un 90% y esa parte es poco probable que haya tenido culpa el fabricante del vehículo. Ya que el usuario las puede poner a su gusto.

No creo que la norma pueda de alguna manera disminuir los accidentes. Tomemos por ejemplo las regulaciones de impacto.

Si tomamos las norteamericanas veremos que las bolsas de aire son obligatorias. Pero si vemos los últimos estudios estadísticos las bolsas de aire no están disminuyendo las muertes. De hecho las están aumentando. La razón es simple las personas aceleran más porque creen que las bolsas los protegerán. Además son agresivas y provocan heridas e incluso defunciones en impactos de baja velocidad que son la mayoría. (busque en google los estudios)

Si tomamos las europeas por ejemplo las R95 para que proteja a la persona. Tendrá que estar en el asiento del conductor. Tener un cuerpo atlético masculino alto (véase que no hay ningún dummy obeso como es mi caso y la mayoría de los mexicanos).

³ Comentario identificado con número B0014008659, el cual puede ser consultado en la dirección electrónica: http://207.248.177.30/regulaciones/sed_expediente_3.asp?ID=03/2389/271114

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

Además que el vehículo lo impacte a 50 km/h (aca los conductores andan mucho mas rapido).

O sea que si esta usted obeso y bajito o le pegan a otra velocidad la norma no le garantiza que salga usted vivo." (sic)

En virtud de lo anterior, para que la COFEMER emita su opinión respecto de si la SE ha justificado los objetivos y la situación que da origen a la regulación propuesta, resulta necesario que dicha Dependencia de respuesta a los comentarios arriba mencionados.

III. Identificación de posibles alternativas regulatorias.

En este sentido, la SE reconoció haber analizado y valorado otras alternativas a la emisión del Anteproyecto. Dichas alternativas son las siguientes:

"No emitir regulación alguna

No implica una alternativa con la que se pueda resolver la problemática planteada, ya que implica dejar de reconocer el riesgo de sufrir un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad del automóvil, incrementan la probabilidad de que el usuario sufra un accidente automovilístico o que el impacto del accidente genere mayores consecuencias en la salud de las personas.

De acuerdo con el "Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales", en el año 2011, se registraron un total de 20,080 accidentes atribuibles generalmente al conductor, camino, agentes naturales y vehículo. En el caso de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo, se contabilizaron 972 accidentes, representando el 4.8% del total de los accidentes.

Esquemas de autorregulación

Esta alternativa no resulta viable puesto que su aplicación es de carácter voluntario y conforme a ello, si se procurará hacer cumplir las disposiciones obligatorias a través de un instrumento cuyo cumplimiento es potestativo, se carecería de la fundamentación adecuada. Adicionalmente, los esquemas voluntarios (convenios de autorregulación o códigos de buenas prácticas) no garantizan el cumplimiento permanente de las obligaciones contraídas de mutuo propio, tanto por su naturaleza temporal como por la falta de su aplicación universal que en el mejor de los casos sólo obliga a sus firmantes.

Esquemas voluntarios

Esta alternativa no es viable derivado de la naturaleza de la problemática, toda vez que la integridad física de los usuarios y/o consumidores se encuentra en riesgo. En este sentido, es indispensable contar con un instrumento jurídico de carácter general y obligatorio, que garantice que los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional, cuenten con los dispositivos de seguridad mínimos que se enlistan el presente proyecto de norma.

Incentivos económicos

Los incentivos económicos no representan una alternativa viable, debido a que la problemática planteada en la presente manifestación de impacto regulatorio, no se relaciona con la capacidad económica de los fabricantes o importadores de vehículos nuevos, ya que el objetivo del presente proyecto de norma es mitigar el riesgo de la problemática planteada, a fin de que que el

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

consumidor tenga seguridad y certeza de que el vehículo que adquirió cuenta con los dispositivos de seguridad mínimos

Otro tipo de regulación

Con respecto a la alternativa de implementar otro tipo de regulación, la inclusión de este tipo de disposiciones en Reglamentos o Leyes no es conveniente, ya que estos documentos no establecen las especificaciones técnicas que deberán tener los dispositivos de seguridad de los vehículos, a fin de garantizar el buen funcionamiento de estos; a su vez, en estos instrumentos jurídicos, la participación de los diversos sectores involucrados es más reducida y limitada que en una Norma Oficial Mexicana, en la que hay un proceso de consenso y de consulta pública.."
(sic)

Ante tal situación, la SE concluyó que "[I]a alternativa viable es establecer un referente normativo obligatorio y mínimo que enliste los dispositivos de seguridad mínimos que deben de estar incorporados en los vehículos nuevos, ya que a partir de la entrada en vigor del ordenamiento jurídico propuesto, se busca mitigar el riesgo de que los usuarios y/o consumidores sufran un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de dichos dispositivos incrementan la probabilidad de que ocurra un accidente vial. La naturaleza obligatoria de la Norma Oficial Mexicana, permite establecer un esquema que asegura que los automoviles nuevos que se comercialicen en el territorio nacional, cuenten con los dispositivos de seguridad adecuados, a fin de reducir el riesgo de accidentes viales". (sic)

En relación a la revisión internacional que la SE llevo a cabo, concluyó que la emisión del Anteproyecto es la mejor opción para atender la problemática anteriormente señalada, ya que presentó la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia:

"Estados Unidos: 49 CFR Part 571, Subpart B - Federal Motor Vehicle Safety Standards. Es conjunto de estándares enfocados en regular los dispositivos de seguridad que deben de incluir los vehículos que se comercializan en Estados Unidos. Se detallan cada uno de los dispositivos de seguridad del automovil, estableciendo sus especificaciones técnicas, requerimientos y método de prueba correspondiente. El cumplimiento del presente estándar es obligatorio para todos los los vehículos de motor o piezas de vehículos de motor que se comercialicen en estados unidos.

Chile: D.S. N° 88/2002. Elementos de Seguridad Aplicables a Vehículos. La norma se D.S. N° 88/2002 se enfoca a los vehículos de manufactura ligera, en listando aquellos dispositivos de seguridad que deberán incluir los vehículos. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio, teniendo una aplicación homologa con las directivas de seguridad de la Comunidad Económica Europea o por las regulaciones de seguridad definidas por Brasil, Japón o Corea, según determine el Ministerio de Chile.

Corea: WP.29-153-32. Regulación de Seguridad para Vehículos Motorizados. El presente estándar se regula los elementos mínimos de seguridad que deberán incluir los automóviles compactos y de carga. Se hace especial énfasis en los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, de frenado y tren de rodaje, incluyendo dirección, los neumáticos y la

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

estabilidad de vuelco, a fin de disminuir la probabilidad de un accidente de carretera. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio.

***Ecuador:** Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores. Establece los requisitos mínimos de seguridad que deben de cumplir los vehículos automotores con la finalidad de prevenir los riesgos para la salud, la vida de las personas y evitar prácticas que puedan inducir a error a los usuarios. El presente ordenamiento jurídico se aplica a todo vehículo que va a ingresar al parque automotor ecuatoriano, sean importados o ensamblados en el país, debiendo de contener los elementos mínimos de seguridad especificados en la misma norma.*

***Canada:** C.R.C.C. 1038 Regulations Respecting Safety for Motor Vehicles and Motor Vehicle Components. La presente norma regula los dispositivos de seguridad que deben de incluir los vehículos que se comercializan en Canadá. Asimismo, se establecen los requisitos técnicos referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales en los automóviles, a fin de mantener una política de seguridad vial que reduzca el riesgo de accidentes viales derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad.*

***Australia:** 42/00. Vehicle Standard - General Safety Requirements. Especifica los requisitos de diseño y construcción de los dispositivos de seguridad de los automóviles, a fin de garantizar la operación segura de los vehículos. El presente ordenamiento es de carácter general y obligatorio.*

***Europa:** No. 661/2009. Requisitos de Seguridad General de los Vehículos de Motor, sus Remolques y Sistemas, Componentes Y Unidades Técnicas Independientes. Se establecen los requisitos referentes a la seguridad general de los vehículos de motor y a la eficacia medioambiental de los neumáticos, a fin de que vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios. Aunado a lo anterior, la presente norma tiene como objetivo aumentar la competitividad de la industria comunitaria del automóvil permitiendo a los Estados miembros ejercer una vigilancia efectiva del mercado en cuanto al cumplimiento de los requisitos de fabricación de los dispositivos."*

Sobre lo anterior, la COFEMER coincide que el Anteproyecto, como acción regulatoria en su conjunto, es la mejor opción para atender la problemática planteada y considera con base en la información contenida en la MIR la SE, da cumplimiento al requerido en materia de evaluación de alternativas de la regulación, toda vez que dicha Secretaría respondió y justificó el presente apartado en la MIR.

No obstante lo anterior, esta Comisión observa en el rubro de identificación de posibles alternativas regulatorias los siguientes aspectos que deben ser aclarados por esa Secretaría:

- 1) Por lo que respecta a la información proporcionada en la opción de "No emitir regulación alguna" se recomienda verificar el porcentaje de accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo (i.e. 4.8%) del total de accidentes registrados en el año 2011; toda vez que dicho dato duro no es consistente con la fuente que la propia SE presento para respaldar su análisis⁴.

⁴ 33199.177.59.1.Anexo VII Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales 2011.pdf



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

Ello, a efecto de dicha información sea uniforme y contribuya a validar las opciones analizadas por esa Dependencia.

- 2) De igual forma, en el presente apartado el C. Francisco Javier Espinola Pozos realiza observaciones, que deben ser atendidas por la SE:

"Esta norma tendra poca efectividad y esta obsoleta. La mayoría de la investigación ahora para eliminar las heridas y las muertes en la carretera es basada en la prevención del impacto.

Y esta investigación es impulsada por los fabricantes no porque sean buenas gentes, sino porque las demandas colectivas los estimulan a buscar mejores formas de prevenir que sus clientes mueran.

Eso le falta precisamente en la sección 3 donde se buscan alternativas a la regulación.

Usted pudo haber ahí indicado que se impulsará mejor la cultura de las demandas colectivas como ocurre en otros países." (sic)

En virtud de lo anterior, la COFEMER solicita a esa Dependencia brindar respuesta puntual a los comentarios vertidos en el presente apartado, a fin de complementar el análisis requerido para el mismo.

IV. Impacto de la Regulación.

a) Trámites

En lo correspondiente al presente apartado, la SE ha señalado que la propuesta regulatoria no crea, modifica o elimina trámites; sin embargo, esta Comisión considera que en el numeral 6.4.1 existen disposiciones del Anteproyecto que constituye un trámite en términos del artículo 69-B, tercer párrafo de la LFPA, lo anterior en relación a la solicitud de trámite de verificación.

Al respecto, esta COFEMER advierte que el trámite antes referido no se encuentra contenido en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), por lo que, tras la emisión del Anteproyecto, será necesario que éste sea inscrito en dicho registro. En este sentido, se solicita a la SE valorar lo dispuesto en el artículo 69-Q de la LFPA e incorporarlo en la MIR.

b) Acciones regulatorias

Al respecto, la SE señaló y justificó en la MIR las acciones regulatorias que se derivan de la implementación de esta norma, mismas que se enlistan a continuación:

- **Establecen requisitos**

Capítulo 4 "Especificaciones"

"Se establecen las especificaciones para los dispositivos de seguridad que deberán de incluir los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional. La tabla 1 del presente proyecto, establece los dispositivos de seguridad esenciales y sus especificaciones en vehículos nuevos, a fin de que los corporativos que comercialicen automóviles nuevos, tengan certeza de los dispositivos que deberán estar incluidos en los vehículos, así como las especificaciones que deberán tener estos."

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

- **Establecen obligaciones**

Capítulo 6 "Procedimiento de evaluación de la conformidad"

"Se establece la obligatoriedad de obtener un dictamen de cumplimiento, que demuestre fehacientemente que el dispositivo de seguridad instalado en los vehículos nuevos, cumple con las especificaciones establecidas en el presente proyecto de norma. En este sentido, a fin de acreditar el cumplimiento de las especificaciones establecidas en el ordenamiento jurídico propuesto, el corporativo deberá presentar ante una unidad de verificación acreditada y aprobada, una autodeclaración basada en la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, a fin de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente."

- **Otras**

Capítulo 3 "Definiciones"

"En el apartado de definiciones de la norma se establecen definiciones como: Año modelo, apoya cabeza o cabecera, camioneta ligera, cinturón de seguridad, espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta, frenos, llantas, luces, peso bruto vehicular, sistemas de asientos, vehículo ligero nuevo, velocímetro, vidrios de seguridad, entre otros. Lo anterior con el objetivo de delimitar claramente cada uno de los conceptos relevantes que se contempla en el presente proyecto."

En ese sentido, la COFEMER considera que las acciones regulatorias anteriormente descritas establecen de manera adecuada las reglas claras, transparentes y objetivas a los corporativos que comercializan vehículos ligeros nuevos, sujetos al cumplimiento de la regulación propuesta. Asimismo, se propicia certidumbre jurídica con respecto a los requerimientos que deben cumplir los dispositivos o sistemas de seguridad esencial instalados en dichos vehículos, de conformidad con la clasificación correspondiente.

c) Costos.

El análisis de impacto del Anteproyecto que realiza la COFEMER, tiene como finalidad verificar que los beneficios derivados de la regulación sean superiores a los costos.

Con respecto a los costos, la SE señaló:

"El costo estimado del presente proyecto se estima a partir de la cuantificación del costo por la obtención del dictamen de verificación que avala y permite que los automóviles puedan ser comercializados de acuerdo con los dispositivos de seguridad y especificaciones establecidas en el presente proyecto de norma. En este sentido, la obtención del dictamen de verificación se gestionará a partir de la presentación de un dictamen de cumplimiento ante una unidad de verificación; el cual consiste en una autodeclaración de cumplimiento basada en documentación técnica, correspondiente a cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad que posee el vehículo evaluado."

En consecuencia, los corporativos deberán obtener un dictamen de verificación por cada tipo de vehículo que se comercializa, los cuales de acuerdo con el presente proyecto de norma pueden considerarse similares siempre y cuando coincidan en el corporativo que los comercialice, en

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

la identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el corporativo y en aspectos esenciales de su fabricación y diseño. De acuerdo con la composición de la industria automotriz en cuanto al número de corporativos y modelos de automóviles que se comercializan en México, se espera que el número aproximado de dictámenes de verificación a tramitar sea de 54 (Anexo IX, La industria automotriz en México, INEGI, 2013) (Nota: Para determinar el número aproximado de dictámenes a tramitar, se consideró dos líneas de vehículos a evaluar; automóviles y camionetas ligeras, toda vez que se consideró la clasificación de vehículos que contempla la actual norma).

De acuerdo con información proporcionada por las unidades, el costo promedio de un dictamen de verificación que avale el cumplimiento de las especificaciones contenidas en una Norma Oficial Mexicana asciende aproximadamente a 811 pesos. En este sentido, el monto aproximado a erogar por concepto de los dictámenes de cumplimiento es de \$43,794 pesos.

Aunado a la erogación por concepto de la obtención del dictamen de verificación, se espera que a fin de que los corporativos puedan presentar información fehaciente que de sustento técnico a la declaración de autocumplimiento que se ofrezca a la unidad de verificación, el corporativo podrá presentar informes de resultados que avalen la información contenida en la declaración de autocumplimiento. En este sentido, el costo promedio de un informe de resultados es aproximadamente de \$5,350 pesos. Considerando que a fin de documentar la información necesaria para obtener el dictamen de cumplimiento, sea necesario incorporar un informe de resultados, el monto aproximado de la obtención de los informes de resultados es de \$288,900 pesos.

En consecuencia, la cuantificación total del costo que genera cumplir con el proyecto de norma propuesto, por el concepto de obtener un dictamen de verificación y las erogaciones que conllevan poder demostrar fehacientemente que la información contenida en la autodeclaración de cumplimiento es veraz, asciende a \$332,694 pesos." (Énfasis añadido)

Así las cosas, la SE calcula que los costos de la regulación ascenderían a \$332,694.00 pesos considerando los supuestos plasmados en la siguiente tabla:

Costos		
	Costo unitario	Costo total
Número aproximado de corporativos y modelos de automóviles que se comercializan en México, que podrían requerir el dictamen de verificación 54	Costo promedio del dictamen de verificación \$811.00	 \$43,794.00
	Costo promedio del informe de resultados \$5,350.00	 \$288,900.00
Costo total de la regulación		\$332,694.00.00

En este sentido, esta Comisión considera que la estimación presentada en la tabla anterior, es adecuada para cuantificar los costos que derivarían de la implementación de la propuesta regulatoria.

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

d) Beneficios.

La SE estimó los beneficios anuales de la regulación en \$5,793,776.00 pesos bajo las siguientes condiciones:

- Se cuantifica el beneficio a partir de la estimación de los daños materiales generados por accidentes viales atribuibles al vehículo, derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos.
- Se retoma que durante 2011 ocurrieron 24,818 accidentes atribuibles a una causa, de los cuales 977 son atribuibles al vehículo, representando el 3.9% del total de los accidentes con causa.
- El impacto económico de los daños materiales derivados del total de accidentes viales ascendió a \$1,436,233,280.00 pesos.
- Se infiere que el monto de los daños materiales derivados de accidentes viales atribuibles al vehículo es de aproximadamente \$56,250,252.00 pesos *(Nota: La cifra de daños materiales derivados de accidentes viales atribuibles al vehículo, fue determinada en virtud del porcentaje de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo y del monto de daños materiales derivados del total de accidentes).*
- Se espera que con la entrada en vigor del Anteproyecto se genere una reducción del 10.3% de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo.
- Se obtendría obteniendo un beneficio económico de aproximado de \$5,793,776.00 pesos, por concepto de daños materiales generados por accidentes viales atribuibles al vehículo.

Dichos supuestos son esquematizados en la siguiente tabla:

Beneficios	
Total de accidentes viales en 2011	24,818
Accidentes viales atribuibles al vehículo en 2011	972
Porcentaje de Accidentes viales atribuibles al vehículo respecto del total de accidentes	3.9%
Cuantificación de daños materiales derivados del total de accidentes viales	\$ 1,436,233,280.00
Cuantificación de daños materiales derivados de Accidentes viales atribuibles al vehículo	\$ 56,250,252.00
Reducción de accidentes	10.3%
Reducción de accidentes viales atribuibles a dispositivos del vehículo	100
Beneficios derivados de la Reducción de daños materiales generados por accidentes viales atribuibles al vehículo	\$ 5,793,776.00



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

En este orden de ideas, la COFEMER estima que la información presentada en la MIR es adecuada, y que los beneficios que se obtendrían con la emisión de la regulación serían mayores a los costos que ésta generaría.

e) Competencia

Respecto al presente apartado, de conformidad con la información contenida en la MIR correspondiente, se observa que la SE manifestó que la propuesta regulatoria no contempla acción o mecanismo regulatorio que podría restringir o promover la competencia, puntualizando que *"La entrada en vigor de la presente norma evitará que se incorporen al parque vehicular, vehículos que no cuentan con los dispositivos de seguridad mínimos, que provean condiciones de seguridad óptimas a sus usuarios. No obstante, esta medida no debe ser considerada como una afectación a la libertad de competencia entre los corporativos que comercializan los vehículos, toda vez que no genera barreras a la entrada a la industria o bien dificultan la operación de las que actualmente la integran, dado que el conjunto de productores y comercializadores deberán cumplir con las mismas obligaciones que establece el presente proyecto."*

En ese tenor, el pasado 15 de diciembre de 2014 se recibió en esta Comisión la Opinión Institucional remitida por la Comisión Federal de Competencia Económica (CFCE), mediante el oficio ST-CFE-2014-104, sobre el Anteproyecto de mérito, en la cual dicho órgano autónomo señala que en el mismo no se identifican aspectos en materia de competencia y libre concurrencia.

Por lo anterior, esta COFEMER no tiene comentario adicional alguno sobre el presente apartado.

f) Riesgo

La SE realizó un análisis de riesgo relacionado a la problemática planteada, señalando lo siguiente:

"Con la norma propuesta se busca que los usuarios de vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional, cuenten con los sistemas de seguridad necesarios que permitan mitigar el riesgo de sufrir un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de dichos dispositivos incrementan la probabilidad de que los usuarios sufran un accidente automovilístico o que la siniestralidad vial tenga un mayor impacto en su integridad física. En México, la Policía Federal (Comisión Nacional de Seguridad) reportó que en el año 2011, se registraron un total de 20,080 accidentes atribuibles generalmente al conductor, camino, agentes naturales y vehículo. En el caso de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo, se contabilizaron 972 accidentes, representando el 4.8% del total de los accidentes."

En este sentido, esta Comisión coincide con el análisis hecho por la Secretaría en relación al riesgo latente que existe para los usuarios de vehículos nuevos ligeros en caso de no llevarse a cabo la regulación, con respecto a la seguridad de que los dispositivos y sistemas esenciales, objeto de la norma, deben brindarles, a fin de evitar cualquier accidente automovilístico.

No obstante lo anterior, se reitera la recomendación vertida en el apartado III del presente dictamen, en relación a verificar el porcentaje obtenido por la SE de los accidentes atribuibles a fallas en el vehículo.



V. Cumplimiento, aplicación y evaluación de la propuesta

Con respecto a la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SE señaló lo siguiente:

"Con respecto a la evaluación de la conformidad para el proyecto que se somete a dictamen, en este momento se cuenta con infraestructura (diversas unidades de verificación), todas acreditadas y aprobados por la SE quienes pudieran evaluar la regulación, toda vez que cuentan con el equipo necesario para hacerlo, por lo que no requieren de realizar alguna inversión adicional, en razón de que la misma se llevará a cabo con el mismo equipo con el que cuentan hasta ahora."

Asimismo, la SE afirma que el Anteproyecto no establece un esquema de sanciones específico, una vez que los esquemas de verificación y vigilancia se enmarcan en el sistema establecido en la LFPC, su Reglamento, la LFMN y su Reglamento.

Por otra parte, con relación a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la SE señaló que:

"Una de los medios más adecuados, a través de la cual se podrá evaluar el logro de los objetivos de la regulación propuesta es mediante el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, elaborado en la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Policía Federal. Toda vez que el presente estudio contiene información estadística desagregada que permite evaluar el impacto de la entrada en vigor del ordenamiento jurídico propuesto."

Sobre lo anterior, no se observa que los procedimientos propuestos para el cumplimiento, aplicación y evaluación de la propuesta impongan costos adicionales para los particulares diferentes a los analizados en el presente dictamen, por lo que la COFEMER no tiene comentario alguno al respecto.

Sobre este punto, la COFEMER toma nota de la respuesta brindada por la SE y a manera de complementar la forma en que será evaluado el Anteproyecto se recomienda establecer indicadores de evaluación, así como metodologías y tiempos probables de revisión, con la finalidad de considerar posibles acciones de mejora en caso de que se detecten desviaciones de los objetivos iniciales.

VI. Consulta pública.

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA⁵, se manifiesta que el Anteproyecto ha estado disponible para consulta pública en el portal de internet de la COFEMER desde el día 27

⁵ Artículo 69-K.- La Comisión hará públicos, desde que los reciba, los anteproyectos y manifestaciones de impacto regulatorio, así como los dictámenes que emita y las autorizaciones y exenciones previstas en el segundo párrafo del artículo 69-H. Lo anterior, salvo que, a solicitud de la dependencia u organismo descentralizado responsable del anteproyecto correspondiente, la Comisión determine que dicha publicidad pudiera comprometer los efectos que se pretenda lograr con la disposición, en cuyo caso la Comisión hará pública la información respectiva cuando se publique la disposición en el **Diario Oficial de la Federación**; también se aplicará esta regla cuando lo determine la Consejería Jurídica, previa opinión de la Comisión, respecto de los anteproyectos que se pretendan someter a la consideración del Ejecutivo Federal.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

de noviembre de 2014. Asimismo, como se mencionó anteriormente, se ha recibido hasta el día de hoy 1 comentario de los interesados en el Anteproyecto⁶.

Por tales motivos, se solicita a la SE valorar y dar respuesta a las observaciones planteadas en dicho comentario⁷ o, en caso contrario, manifestar por escrito las razones por las que no estima procedente considerarlas.

VII. Consideraciones particulares sobre el Anteproyecto.

Conforme a lo establecido en el artículo 69-E de la LFPA, a fin de coadyuvar con la SE en la formulación de regulaciones eficientes que generen el máximo beneficio para la sociedad y el mínimo costo de implementación para los particulares, esta Comisión sugiere valorar los siguientes comentarios, previo a la publicación definitiva de la norma en estudio.

- 1) Con relación al "dictamen de verificación" que será el documento que obtendrán los corporativos que comercializan vehículos nuevos ligeros al realizar el trámite de Solicitud de verificación (lo que se infiere del análisis de costo presentado por esa Secretaría), esta COFEMER recomienda incorporar la definición de dicho dictamen en el cuerpo del Anteproyecto, a efecto de brindar certeza jurídica a los sujetos obligados por la presente propuesta regulatoria.
- 2) Respecto del numeral 6.4.4 de la propuesta regulatoria, relativo a un plazo máximo de 30 días para que el Corporativo proporcione información, en el supuesto de que la veracidad de alguna de las evidencias no pueda ser verificada, se sugiere a esa Dependencia valorar la conveniencia de establecer si se trata de días "hábiles" o "naturales"; lo anterior, a fin de dar mayor certeza jurídica a los particulares.
- 3) El numeral 6.5 del Anteproyecto establece que:

"La Secretaría o, en su caso, la UV deben tomar la decisión de la verificación".

En tal virtud, esta Comisión considera que la disposición en comento no establece de manera precisa los criterios que dichas autoridades tomarán en cuenta para sujetar a verificación a los corporativos que comercialicen vehículos nuevos ligeros. Por lo tanto, se sugiere incorporar en el Anteproyecto los mismos, a efecto de evitar que dicha disposición represente un riesgo de discrecionalidad en detrimento de los sujetos regulados.

Por lo anteriormente expresado, este órgano desconcentrado queda en espera de que esa Dependencia brinde la respuesta correspondiente al presente dictamen y, en su caso, realice los ajustes correspondientes al Anteproyecto, o bien, comunique por escrito las razones por las cuales no lo hace, para los efectos a que refiere el artículo 69-J de la LFPA.

⁶ Se informa que los comentarios podrán ser consultados en la siguiente dirección electrónica:
http://207.248.177.30/regulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=03/2389/271114

⁷ Así como a aquellos que, en su caso, se llegaran a recibir hasta la fecha en que concluya el procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título A de la LFPA.

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

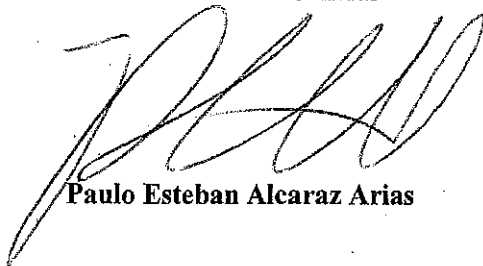


Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria de
Servicios y de Asuntos Jurídicos

Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9 fracción XI y último párrafo y 10 fracción VI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como Primero fracción II, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican⁸.

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

Atentamente
El Coordinador General



Paulo Esteban Alcaraz Arias

Exp. 03/2389/271114
CPR/MRS

⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.

