

ACUSE



Oficio No. COFEME/16/0381

Asunto: Dictamen Total, 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 19 de enero de 2015

Ing. Octavio Rangel Frausto
Oficial Mayor
Secretaría de Economía
Presente

Me refiero 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), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Economía (SE) a través del portal de la MIR¹ y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 12 de enero de 2016. Lo anterior en respuesta al Dictamen Total No Final (Dictamen Total), emitido por la COFEMER, mediante oficio COFEME/15/0061 de fecha 12 de enero de 2015.

En virtud de lo anterior, con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-J de la LFPA, esta Comisión tiene a bien expedir el siguiente:

Dictamen Final

I. Consideraciones generales.

La SE propone el Anteproyecto que nos ocupa, a efecto de 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.

Cabe mencionar que, este órgano desconcentrado observo en el Dictamen Total que la emisión del Anteproyecto de mérito se encuentra prevista en el Programa Nacional de Normalización 2014² bajo el siguiente objetivo, justificación y fundamento legal:

¹ www.cofemersimir.gob.mx

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.”

Por lo cual, se observó que con la expedición del Anteproyecto se busca elevar la seguridad de los usuarios de vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg, que se comercialicen dentro del territorio nacional, considerando que al implementar una regulación técnica que establezca las especificaciones que deben cumplir los dispositivos de seguridad esenciales que deben cumplir 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 propuso 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).

En este sentido, y derivado de las observaciones que emitió esta Comisión a través del oficio COFEME/15/0061, así como de aquellas enviadas por los particulares interesados, la SE da respuesta con el envío de la MIR de fecha 5 de enero de 2016.

II. Definición del problema y objetivos generales

La SE identificó en la pregunta 2 de la MIR, la problemática que hace necesaria la actuación gubernamental, sin embargo y toda vez que el 10 de diciembre de 2014, esta Comisión recibió el comentario del C. Francisco Javier Espinola Pozos³ al Anteproyecto, se solicitó a la SE ahondar y atender 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.

³ Comentario identificado con número B0014008659, el cual puede ser consultado en la dirección electrónica: http://207.248.177.30/regulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=03/2389/271114

Nadie niega que estan (sic) 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 (sic) 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 que porcentaje de ese 4% de accidentes atribuibles a los vehículos puede influir o usando sus palabras coadyuvar para que no ocurran. (no creo que lo disminuya ni al 3%)

Tampoco indican que parte del vehículo falló. Pero es facil (sic) 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 bosas de aire no están disminuyendo las muertes. De hecho las estan (sic) aumentando. La razón es imple las personas aceleran mas (sic) 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. Tendra (sic) que estar en el asiento del conductor. Tener un cuerpo atletico (sic) masculino alto (véase que no hay ningun (sic) dummy obeso como es mi caso y la mayoría de los mexicanos).

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

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

En virtud de lo anterior, y a efecto de que la COFEMER emitiera su opinión respecto de si la SE ha justificado los objetivos y la situación que da origen a la regulación propuesta, la Dependencia señala en la MIR del 5 de enero de 2016:

"En los últimos años, México ha presentado un desarrollo industrial considerable, en particular su industria automotriz ha alcanzado estándares mundiales en la fabricación de vehículos que generalmente van a los mercados de exportación. Por otra parte, el mercado interno está conformado por casi todas las marcas y modelos que se producen en el extranjero, generando que el sector automotriz en México, sea un mercado altamente competitivo, el cual se caracteriza por ofrecer una amplia oferta de productos, a partir del

cual los consumidores puedan elegir aquel vehículo que se adapte mejor a sus gustos y preferencias.

Derivado de lo anterior, la industria automotriz al ser altamente competitiva, induce a que los oferentes realicen una asignación óptima de sus recursos, lo cual implica una rápida adecuación de los productos a los deseos de los consumidores así como la adaptabilidad de la producción a las variables económicas y sociales de acuerdo al entorno. Sin embargo, en aras de lograr ventajas competitivas por reducción de costos, se crean incentivos a evaluar qué tipo de dispositivos pueden ser prescindibles en un automóvil, lo cual podría generar que los productores de vehículos automotores se enfrente a una paradoja de medidas de reducción de costos a partir de los dispositivos que integrarán el vehículo. Es este sentido, es indispensable garantizar que la producción de automóviles cumpla con un mínimo de dispositivos de seguridad, que otorguen certeza a partir de que el producto que se adquiere cumple con los elementos de seguridad que se especifican en el presente proyecto de norma.

Aunado de lo anterior, la siniestralidad vial es un problema que ha ido creciendo considerablemente en los últimos años, ya que de acuerdo con el "Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial", realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2004, los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, toda vez que la tendencia estadística indica que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Cada año más de 1,2 millones de personas en el mundo mueren en accidentes de tránsito, 50 millones de personas aproximadamente sufren traumatismos, que a veces, deja algún tipo de afectación por el resto de sus vidas (Anexo IV, Reporte mundial sobre la situación de la seguridad vial, Organización Mundial de la Salud, 2013, p.12).

En lo que respecta a la problemática que da origen a la regulación que se pretende justificar con la presente Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), la inclusión de los dispositivos de seguridad de los vehículos, así como sus especificaciones técnicas de manufactura, constituyen uno de los elementos cruciales en la prevención de accidentes automovilísticos. De acuerdo con la "Guía Práctica de Seguridad Vial" de la Cruz Roja, los países con un mayor ingreso per cápita, han introducido sistemas de inspección técnica, dirigidos a el parque de vehículos comerciales, el cual tiene como objetivo realizar inspecciones en vehículos automotores nuevos en lo concerniente a las funciones de seguridad vitales de los autos, tales como el frenado, iluminación, sistema de freno, entre otros (Anexo V, Guía práctica de seguridad vial: Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, 2011).

Aunado a lo anterior, la mayoría de los países integrantes de la OCDE con niveles de desarrollo económico por encima de la media, han incorporado dentro de su marco legislativo, lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, los cuales toman como referente teórico, la matriz de "Haddon" (Anexo VI, Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud, p.24, 2008).

Tabla 1. Matriz de Haddon

FASE		SER HUMANO	VEHÍCULOS Y EQUIPO	ENTORNO
Antes del choque	Prevención del choque	• Información • Actitudes • Discapacidad • Aplicación de la reglamentación por la policía	• Buen estado técnico • Luces • Freno • Maniobrabilidad • Control de la velocidad	• Diseño y trazado de la vía pública • Limitación de la velocidad • Vías peatonales
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	• Utilización de dispositivos de retención • Discapacidad	• Dispositivos de retención de los ocupantes • Otros dispositivos de seguridad • Diseño protector contra accidentes	• Objetos protectores contra choques
Después del choque	Conservación de la vida	• Primeros auxilios • Acceso a atención médica	• Facilidad de acceso • Riesgo de incendio	• Servicios de socorro • Congestión

Fuente: Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud, p.24, 2008.

En este sentido, la matriz describe la interacción de los tres factores transcendentales (el ser humano, el vehículo y la infraestructura), esto en el transcurso de las tres fases de una colisión: antes, durante y después del choque. En el caso de la variable de "vehículos y equipo", es menester destacar la correlación directa que existe entre un accidente vial y los dispositivos de seguridad, así como su estado de conservación, los cuales se involucran en las tres etapas del accidente.

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.

Tabla 2. Distribución general de causas de accidentes, 2011

	Accidentes con causas	Causas clasificadas				Total de causas
		Conductor	Camino	Agentes naturales	Vehículo	
Total	24,818	23,480	2,374	1,254	972	28,080
Porcentaje de siniestros ocasionados		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

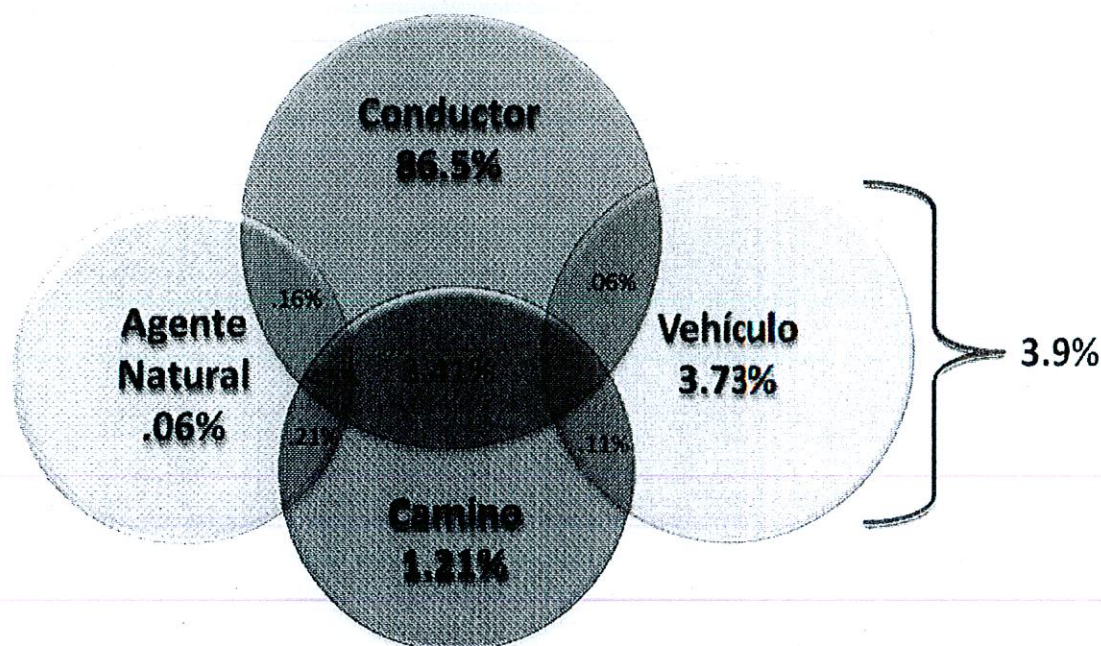
los accidentes con causa (Anexo VII, Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011).

Tabla. 3 Distribución de causas de accidentes atribuibles al vehículo

Llantas	Frenos	Ejes	Falla en el sistema de enganche	Sistema eléctrico	Carga mal sujeta	Dirección	Motor	Otros del vehículo	Total del vehículo
481	78	24	58	48	35	21	14	213	972

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

Figura 1.- Distribución y combinación de las causas que ocasionaron los accidentes



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

Derivado de la presente problemática, el 6 de junio de 2011, la Secretaría de Salud y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicaron en el Diario Oficial de la Federación, el "Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020" (Anexo VIII, Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020), el cual en su numeral tercero inciso 2, se establece lo siguiente:

TERCERA.- Fomentar el uso de vehículos más seguros, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

[...]

2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.

[...].

En este sentido, a fin de poseer un programa integral en materia de Seguridad Vial y prevención de accidentes, se justifica la necesidad de contar con un instrumento normativo de carácter general y obligatorio, que garantice que los vehículos nuevos que se comercializan en el territorio nacional, cuenten con los dispositivos de seguridad mínimos que mitiguen el riesgo de sufrir un accidente vehicular o que las consecuencias del accidente no sean de alto impacto para los usuarios.

Cabe destacar que la población directamente relacionada con el presente riesgo es considerablemente alta, ya que el nivel de saturación de México es de 845 vehículos por cada 1000 habitantes, además de que se espera una tendencia creciente para los siguientes años del 6.32% (Fuente: INEGI).

Como puede observarse, la problemática planteada genera un impacto considerable en los consumidores y/o usuarios de vehículos nuevos, en virtud de que el 45% de las viviendas en México tiene un vehículo automotor, con lo cual se encuentran expuestos a sufrir un accidente derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos mínimos de seguridad que debe de poseer un automóvil (Fuente: INEGI). Aunado a lo anterior, es indispensable crear regulaciones tendientes a la generación de la cultura de seguridad vial, toda vez que cualquier factor que tenga injerencia en la prevención o disminución de accidentes viales, debe tener especial atención por los sujetos reguladores.”

Por lo antes expuesto, la COFEMER estima que la emisión del Anteproyecto podría resultar una medida eficaz para atender la situación planteada, toda vez que mediante el mismo se establecen 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.

III. Identificación de posibles alternativas regulatorias.

En el presente Apartado del Dictamen Total, se destacó que la SE reconoció haber analizado y valorado otras alternativas a la emisión del Anteproyecto. Razón por la cual, esta Comisión consideró que la SE, dio cumplimiento al requerido en materia de evaluación de alternativas de la regulación.

No obstante lo anterior, esta Comisión observó en el rubro de identificación de posibles alternativas regulatorias los siguientes aspectos que debían ser aclarados por la SE:

- 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 presentó para respaldar su análisis⁴. Ello, a efecto de dicha información sea uniforme y contribuya a validar las opciones analizadas por esa Dependencia.

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

Al respecto, esta Comisión observa que la SE, incluyó en el Anexo II de la MIR, la información solicitada, a saber:

"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 28,080 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 3.9% del total de los accidentes."

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

"Esta norma tendra (sic) poca efectividad y esta (sic) 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 (sic) 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."

A respecto, esta Comisión observa que la SE, puntualiza en el documento anexo a la MIR denominado 20151215133839_39516_Oficio DGN.312.01.2015.3840.pdf (Oficio DGN), por lo que hace al requerimiento de información a que se hace referencia en el párrafo que antecede:

"En relación a los comentarios vertidos por el C. Francisco Javier Espinola Pozos correspondientes a este apartado de "Identificación de las posibles alternativas a la regulación", se aprecia que la alternativa de impulsar la cultura de las demandas colectivas se contempla de forma implícita en esquemas voluntarios, lo cual implica que no se obligaría a los fabricantes o importadores del sector automotriz a que los vehículos ligeros nuevos cuenten con dispositivos mínimos de seguridad e implicaría que la motivación para los sujetos obligados serán única y exclusivamente los costos asociados a las demandas colectivas. Por lo antes expuesto, esta SE no coincide con la propuesta del C. Francisco Javier Espinola Pozos y añade que aunque sería positivo que se fortalezca la cultura de las demandas colectivas, esta atribución y facultad corresponde a la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO)."

En virtud de lo anterior, la COFEMER considera que esa Dependencia brinda 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, esta Comisión consideró que en el numeral 6.4.1 del Anteproyecto, se encontraba un trámite en términos de lo previsto en el artículo 69-B, tercer párrafo de la LFPA, lo anterior en relación a la solicitud de trámite de verificación. Por lo cual, solicitó a la SE valorar lo dispuesto en el artículo 69-Q de la LFPA e incorporarlo en la MIR.

A este respecto, mediante el Oficio DGN, la SE manifestó:

“Al respecto cabe mencionar que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización prevé en su (sic) artículos 68 y 70 que la evaluación de la conformidad podrá ser realizada por las dependencias competentes o por los organismos de certificación, los laboratorios de prueba o de calibración y por las unidades de verificación acreditados y, en su caso, aprobados; y que las dependencias competentes podrán aprobar a las personas acreditadas que se requieran para la evaluación de la conformidad en lo que se refiere a normas oficiales mexicanas.

Ante estas dos posibilidades previstas en la Ley, la Secretaría de Economía considera que son los servicios de evaluación de la conformidad de tercera parte (organismos de certificación, los laboratorios de prueba o de calibración y por las unidades de verificación acreditados) debidamente acreditados y aprobados, la mejor opción para garantizar que dicha evaluación se realice con la imparcialidad y la competencia técnica necesarias para hacer confiable sus resultados, en aplicación de las directrices internacionales que rigen estos servicios.

En este contexto; el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SFCI-2014 “Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos – especificaciones de seguridad”, se encuentra elaborado con la finalidad de que la evaluación de la conformidad del mismo se lleve a cabo por Unidades de Verificación debidamente acreditadas por la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. (EMA) y Aprobadas por esta Secretaría, por conducto de esta Dirección General de Normas. Por tanto, aún y cuando esa Secretaría se encuentra pronunciada en el Proyecto que nos ocupa, no se tiene previsto que intervenga en actividades de evaluación de la conformidad, y en última instancia si la Secretaría de Economía tuviera que emitir dicho Dictamen (cuando no hubiera ninguna unidad de verificación acreditada y aprobada para efectos de la NOM-194-SCFI-2015), esta dependencia procedería a inscribir este requisito en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS).”

En tal virtud, y derivado del análisis realizado a la información proporcionada por la SE, esta Comisión considera que se da puntual respuesta a los requerimientos realizados respecto del presente Apartado.

V. Cumplimiento, aplicación y evaluación de la propuesta

Sobre este punto, la COFEMER solicitó a la SE y a manera de complementar la forma en que será evaluado el Anteproyecto valorar la conveniencia de 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 llegasen a detectar desviaciones de los objetivos iniciales.

A este respecto la SE, señaló en el Oficio DGN:

"[L]os indicadores de evaluación dependen de la disponibilidad de la información estadística que, en su caso provea el Instituto Mexicano del Transporte, mientras que en cuanto a los tiempos de revisión del instrumento normativo se señala que el plazo máximo está dado por el artículo 51, penúltimo párrafo, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual indica que las normas oficiales mexicanas deberán ser revisadas cada 5 años a partir de su fecha de entrada en vigor, debiendo notificarse al secretariado técnico de la Comisión Nacional de Normalización los resultados de la revisión, dentro de los 60 días naturales posteriores a la terminación del periodo quinquenal correspondiente. En este contexto, cabe señalar que no obstante el plazo máximo para la revisión del instrumento normativo que nos ocupa, durante la tercera sesión ordinaria 2015 del CCONNSE, este Comité aprobó la solicitud realizada por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) de la Secretaría de Salud par que después de dos años de que la norma entrara en vigor, ésta sea revisada y, en su caso, se analice una posible modificación."

Por lo cual y una vez que esta Comisión estudió la información proporcionada por la SE, considera que la SE evaluó y consideró diversas acciones a implementar a efecto de alcanzar el objetivo del Anteproyecto y que este sea revisado periódicamente.

VI. Consulta pública.

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA⁵, la COFEMER ha tenido disponible para consulta pública en el portal de internet de la COFEMER desde el día 27 de noviembre de 2014, fecha en que fue originalmente enviado el Anteproyecto y su correspondiente MIR.

Cabe mencionar, que a la fecha de emisión del Dictamen Total, se había recibido únicamente el comentario de un particular interesado en la regulación⁶, y que de manera posterior se recibieron diversos comentarios en relación al contenido de la regulación propuesta, los cuales fueron analizados por la Dependencia y en su gran mayoría se aprecia que fueron incorporados a la regulación o, en su defecto, considerados como improcedentes bajo los argumentos contenidos en el documento *20151215133839_39516_CUADRO_RC_PROY-NOM-194-SCFI-2014.docx*, los cuales se requiere se tengan por reproducidos como si a la letra se insertaran, en obvio de repeticiones, dando así cumplimiento a la obligación prevista en el artículo 69-J de la LFPA. Con lo cual, se tiene por atendida la solicitud de esta Comisión respecto a considerar y brindar respuesta a los comentarios de los particulares.

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.

⁶ Se informa que los comentarios podrán ser consultados en la siguiente dirección electrónica:
<http://www.cofemersimr.gob.mx/expedientes/14105>

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 sugirió a la SE 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.

Para atender a dicho requerimiento de la COFEMER, la SE incorporó al Anteproyecto como numeral 6.1.4 la definición aludida, con lo cual se otorga certeza jurídica a los particulares.

- 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.

Para atender al requerimiento de la COFEMER, la SE modificó el Anteproyecto, a efecto de establecer que el plazo al que se hace referencia en el citado numeral 6.4.4 de la propuesta regulatoria es en “días naturales”, con lo cual se brinda certeza jurídica a los regulados y se precisan los elementos que componen la norma.

- 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.

A este respecto, La SE manifiesta que mantuvo la redacción del numeral 6.5 del Anteproyecto, debido a que “[N]o es necesario que se definan los criterios para sujetar a verificación a los corporativos que comercialicen vehículos nuevos ligeros, ya que los sujetos obligados deben cumplir con la norma una vez que entre en vigor, de tal forma que cuando se verifique o vigile el cumplimiento con la misma (sea cuales sean los criterios), éstos deban estar en cumplimiento de la norma.”

Por lo antes expuesto, esta Comisión considera que la SE brindó respuesta a las consideraciones que realizó a dicha Dependencia respecto al Anteproyecto.

VIII. Conclusiones.

Por lo anteriormente expresado, este órgano desconcentrado resuelve emitir el presente Dictamen, que surte los efectos a que refiere el artículo 69-J de la LFPA. En virtud de lo anterior, la SE puede proceder con las formalidades necesarias para la publicación del Anteproyecto de mérito en el Diario Oficial de la Federación.

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 indican⁷.

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

Atentamente



José Manuel Pliego Ramos
Coordinador General

⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.