COFEMER
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

ACUSE

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO
DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
SE

Oficio No. COFEME/12/3394

12 NOV -7 14:16

Asunto: Dictamen Total (no final) sobre el anteproyecto denominado **PROYNOM-068-SCT-2-2012 Transporte terrestre-servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado - condiciones físico -mecánicas y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.**

México, D. F., a 29 de octubre de 2012

LIC. VÍCTOR MANUEL LAMOYI BOCANEGRA
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

Me refiero al anteproyecto denominado **PROYNOM-068-SCT-2-2012 Transporte terrestre-servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado - condiciones físico - mecánicas y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de impacto moderado, enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través del portal de Internet de la MIR, el 12 de octubre de 2012, y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el 15 de octubre de 2012, en términos de lo establecido en el artículo 30 de le Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA).

Recibido el anteproyecto y la MIR de impacto moderado correspondiente, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría, con el objeto de determinar si el anteproyecto se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 2 de febrero de 2007.

Con base en el análisis mencionado, esta Comisión observa que en el formulario de MIR se invoca el supuesto previsto en la fracciones V, del artículo 3, del ACR, el cual establece lo siguiente:

"

[...]

V. Que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares, (...)."

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

A efecto de soportar este señalamiento, esa Dependencia aportó la siguiente justificación en el apartado denominado "*Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos*":

> "*Como ha quedado establecido, de los costos cuantificados, se obtuvo un total que oscila entre $1,363.09 y 2,006.30 millones de pesos para cubrir el diferencial entre: mantenimiento preventivo que permita contar con vehículos que cumplan con las especificaciones del Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto y el mantenimiento otorgado. Por otro lado,* ***los beneficios cuantificados por siniestralidad, asciende a la cantidad de $ 5,552.5 millones de pesos. Por lo anterior, los beneficios cuantificados de la regulación son superiores a los costos cuantificados, entre $ 4,335.46 y $3,761.17 millones de pesos***"*(Énfasis añadido).*

Una vez analizada la información enviada por la SCTen los anexos al formulario de MIR, 27107.177.59.1.4. BENEFICIOS SINIESTRALIDAD.XLSXy 27107.177.59.1.5. Pérdida Económica por Muerto y Lesionado.xlsx, esta Comisión observa que la emisión del anteproyecto que nos ocupa, cumple con el supuesto de excepción de calidad regulatoria invocado, a decir que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares.

En virtud de lo anterior, el anteproyecto referido y su MIR se sujetan al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, la COFEMER tiene a bien emitir el siguiente:

Dictamen Total

I. Consideraciones Generales

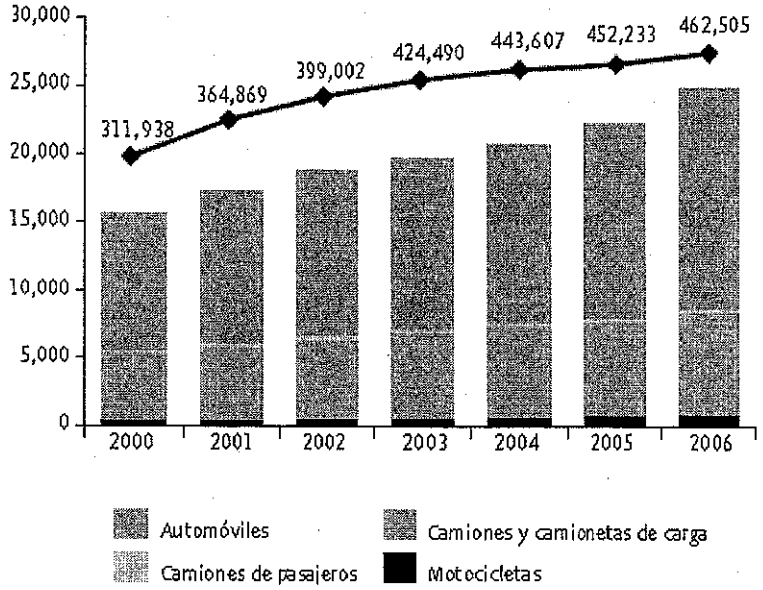
En México, de acuerdo con datos del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA[1]) ocurren alrededor de 500 mil accidentes de tránsito al año, de los cuales 30 mil accidentes ocurren sólo en carreteras Federales anualmente.

Tan sólo en el periodo que va del año 2000 al año 2006, se observa un incremento notable en el número de accidentes en México, al pasar de 312 mil accidentes a más de 462 mil accidentes, lo que representa una tasa de crecimiento del 48% en dicho periodo (ver gráfico1).

[1] http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/estadisticas.html

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Gráfica 1. Crecimiento de la accidentalidad en México 2000-2006



Fuente: INEGI, Estadísticas de Vehículos de motor registrados en circulación, 2007

Es así, que dentro de la mortalidad general en México, los accidentes de tránsito de vehículo automotor se ubicaron como la sexta causa de muerte a nivel nacional en 2005, con un total de 16,682 muertos, y se ubica como la primera causa de muerte para el grupo poblacional entre 15 y 29 años de edad de acuerdo con CENAPRA.

Asimismo, la Se cretaría de Salud estima que los costos totales que generan este tipo de accidentes en México superan los 93 mil millones de pesos anualmente. De ello, 9,450 millones de pesos corresponden a los costos directos; 37,270 millones de pesos al costo estimado de lo que la sociedad deja de percibir debido a la pérdida de vidas que estaban en su edad productiva, y; 46,384 millones de pesos en costos de hospitalización y servicios médicos para atender a los lesionados.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Cuadro 1. Costos anuales estimados por accidentes de tránsito a nivel nacional

Causa	Número	Costo estimados (pesos)
Accidentes registrados por INEGI en 2006		$9,448,998,948
• Accidentes de vehículo de motor	442,992	$6,675,889,440
• Peatón lesionado por vehículo de motor	19,513	$2,773,109,508
Defunciones totales por accidentes de tráfico		$37,279,949,761
• Muertes por conductores y ocupantes	11,321	$25,404,790,896
• Muertes de peatones atropellados	5,361	$11,866,158,865
Estimado de victimas heridas y hospitalizados 2005		$46,384,275,000
• Heridos que requieren hospitalización	750,150	$36,382,275,000
• Heridos que requieren atención médica	20,004,000	$10,002,000,000

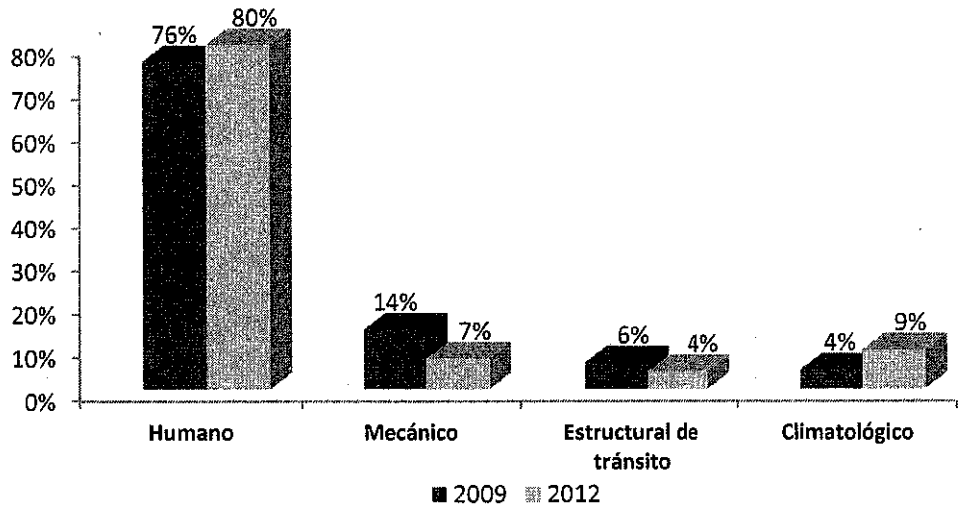
Fuente: Secretaría de Salud con base en datos del AMIS y el INEGI

Por otra parte, los reportes del 2009 de la Policía Federal (PF, antes denominada Policía Federal Preventiva), indican que el 100% este tipo de accidentes, puede clasificarse en cuatro principales factores: humanos, mecánicos, climatológicos y estructurales de tránsito.

En la siguiente gráfica, se puede observar que en comparación con el 2009, en el año 2011, se han incrementado en un 105% el número de accidentes ocasionados por factores climatológicos y en un 5% aquellos accidentes clasificados por factores humanos. Cabe considerar que el número de accidentes, ocasionados por factores mecánicos o estructurales de tránsito, se han reducido en un 49% y 33% respectivamente.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Gráfica 1. Causas de accidentes en las carreteras federales
2009 - 2011



Fuente: Elaboración propia con datos de SCT

Con lo que respecta a los accidente en carreteras Federales los mayores porcentajes se atribuyen a factores humanos, destacando que del 76% de estos en el año 2009, el 44.3% son a causa de velocidad excesiva, el 9.3% por invasión de carriles y el 5.8% por imprudencia o intención. El 16.6% restante se atribuyen a las demás causas restantes descritas en la gráfica 1. Cabe señalar, que la causa de accidentes por factores mecánicos corresponde al 14% y 7% para los años 2009 y 2012 respectivamente.

Cuadro 2. Causas y clasificación de accidentes en Carreteras Federales

#	Factor Humano	Factor Mecánico	Factor Climatológico	Factor estructural de tránsito
1	Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes.	Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, eléctricos, dirección o suspensión).	Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.	Errores de señalamientos viales.
2	Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, por ejemplo, no respetar los señalamientos viales.	Mantenimiento inadecuado del vehículo.		Carreteras en mal estado o sin mantenimiento (baches, hoyos, pavimento deteriorado).
3	Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).			La falta de pintura y reflejantes en las líneas centrales y laterales de la carretera
4	Salud física del conductor (ceguera, daltonismo,			

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

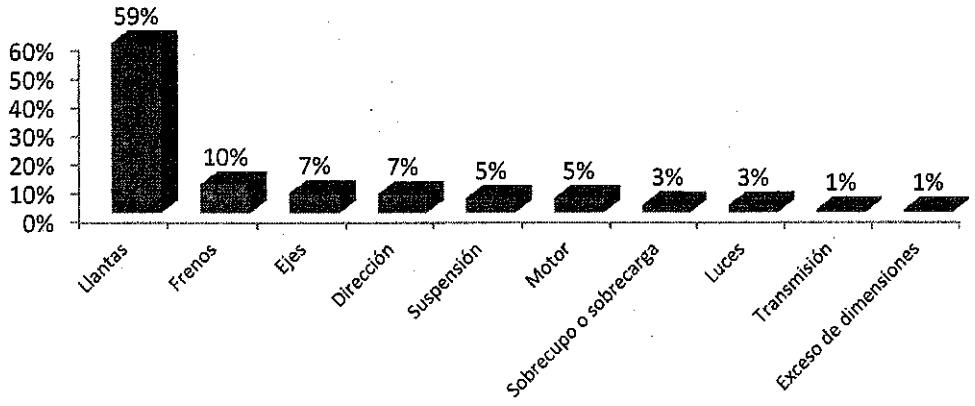
#	Factor Humano	Factor Mecánico	Factor Climatológico	Factor estructural de tránsito
	sordera).			
5	Conducir con fatiga, cansancio o con sueño.			

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT

En este sentido, si se consideran los datos del Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales para el año 2009, la PF reportó un total de 29,587 accidentes, 4,869 muertos y daños materiales por 1,519.25 millones de pesos en la red de carreteras federales vigiladas por este organismo. Por otro lado, el costo total de accidentes registrados fueron de 32,818 millones de pesos, que incluye también los costos unitarios promedios por lesiones y muertes, de 161 mil pesos y 5.3 millones de pesos, respectivamente.

Cabe señalar, que la evidencia en México indica que 1 de cada 2 accidentes ocurridos en carreteras federales, por fallas mecánicas o vehiculares, son atribuibles a problemas con las llantas. Asimismo, sólo el 3% de los accidentes reportados en el 2009, estuvieron relacionados por el sobrecupo o sobrecarga de los camiones y el exceso de dimensiones.

Gráfica 2. Causas de accidentes atribuibles al vehículo 2009

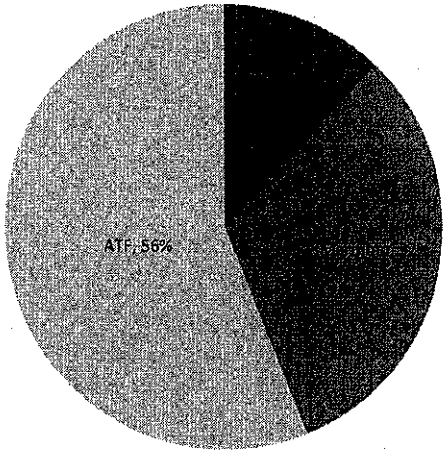


Fuente: Elaboración propia con datos de SCT

Ahora bien, con relación al sector del autotransporte en México, regulado por la Dirección General de Autotransporte Federal, esa dependencia, señala que las fallas mecánicas de los vehículos en sus componentes, constituyen causas importantes a considerar en la ocurrencia de accidentes, ya sea por deficiencias en llantas, frenos, ejes, dirección, suspensión, motor, luces, transmisión, etc. Cabe mencionar, que este sector mueve el 55% de la carga y el 98% de los pasajeros dentro del territorio nacional con una flota vehicular de 635,727 vehículos.

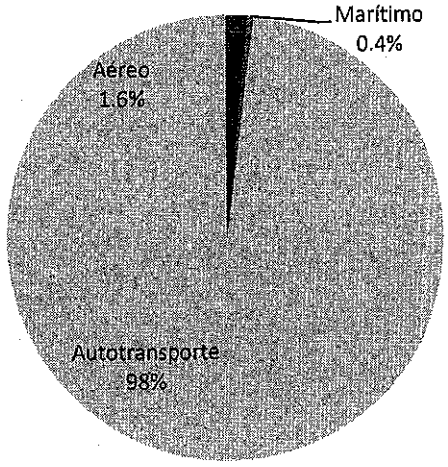
Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Gráfica 3. Movimiento de carga por tipo de transporte (2006)



Fuente: SCT, DGAF

Gráfica 4. Movimiento de pasajeros por tipo de transporte (2007)



Fuente: Elaboración propia con datos de SCT, DGAF

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Cuadro 3. Flota Vehicular de Autotransporte Federal (2007)

Flota Vehicular de Autotransporte Federal		
Carga	**556,150**	**87.48%**
Unidades motrices	310,013	48.77%
Unidades de arrastre	245,843	38.67%
Gruas Industriales	294	0.05%
Pasajeros	**48,374**	**7.61%**
Económicos	29,437	4.63%
Primera	11,488	1.81%
Ejecutivos y de lujo	1,594	0.25%
Otros	5,855	0.92%
Turismo	**31,203**	**4.91%**
De excursión	12,238	1.93%
Turístico de lujo	**7,233**	**1.14%**
Turístico	3,252	0.51%
Chofer Guía	1,480	0.23%
Total	**635,727**	**100%**

Fuente: SCT, DGAF

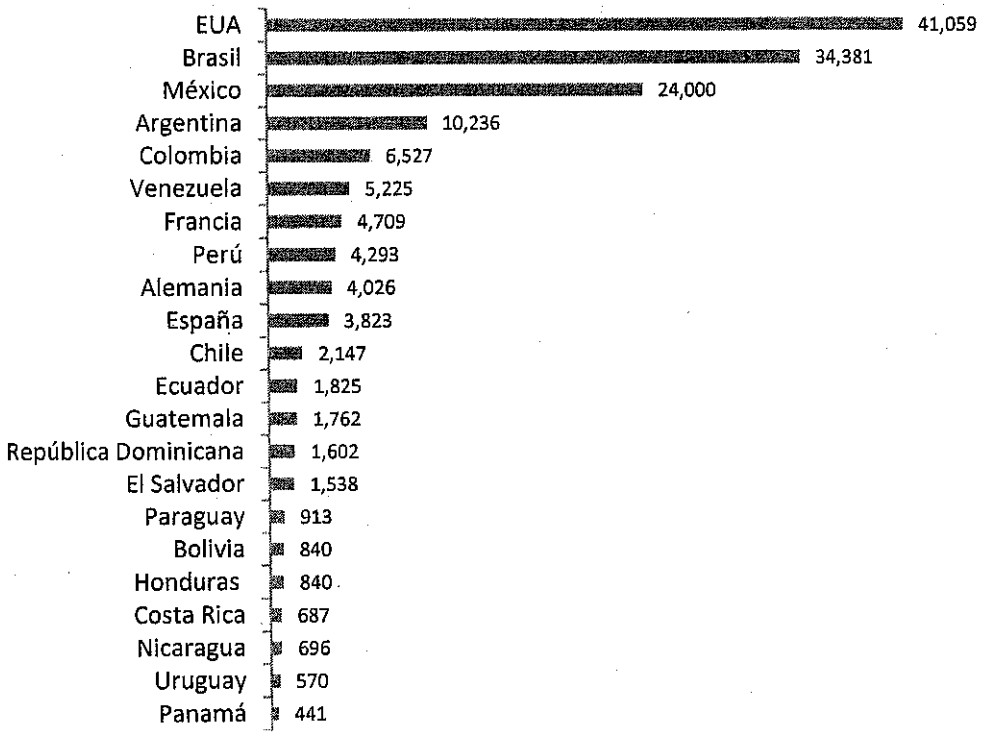
Esta Comisión observa, con base en la literatura especializada, que los accidentes son, en su mayoría de naturaleza multi-causal, y que existe un subregistro de siniestralidad por causas relacionadas a fallas mecánicas a nivel mundial, y México pudiera no ser la excepción, por lo que el número de accidentes podría ser aún mayor. Por lo que, la SCT estima que de los accidentes ocurridos con al menos una causa asociada a falla mecánica, podría representar hasta un 25% de los accidentes ocurridos en carreteras Federales.

Al respecto, esta Comisión considera que el establecimiento de estándares mínimos y verificaciones regulares, son una medida efectiva para detectar deficiencias en el vehículo que eventualmente pueda provocar un siniestro.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

En el plano internacional, México se ubica en el tercer lugar de número de muertes por accidentes de tránsito con 24,000 fatalidades anualmente, sólo detrás de EUA (41,059 muertos al año) y Brasil (34,381 muertos al año) (ver grafica 2).

Grafico 2. Número de muertos por accidentes de tránsito

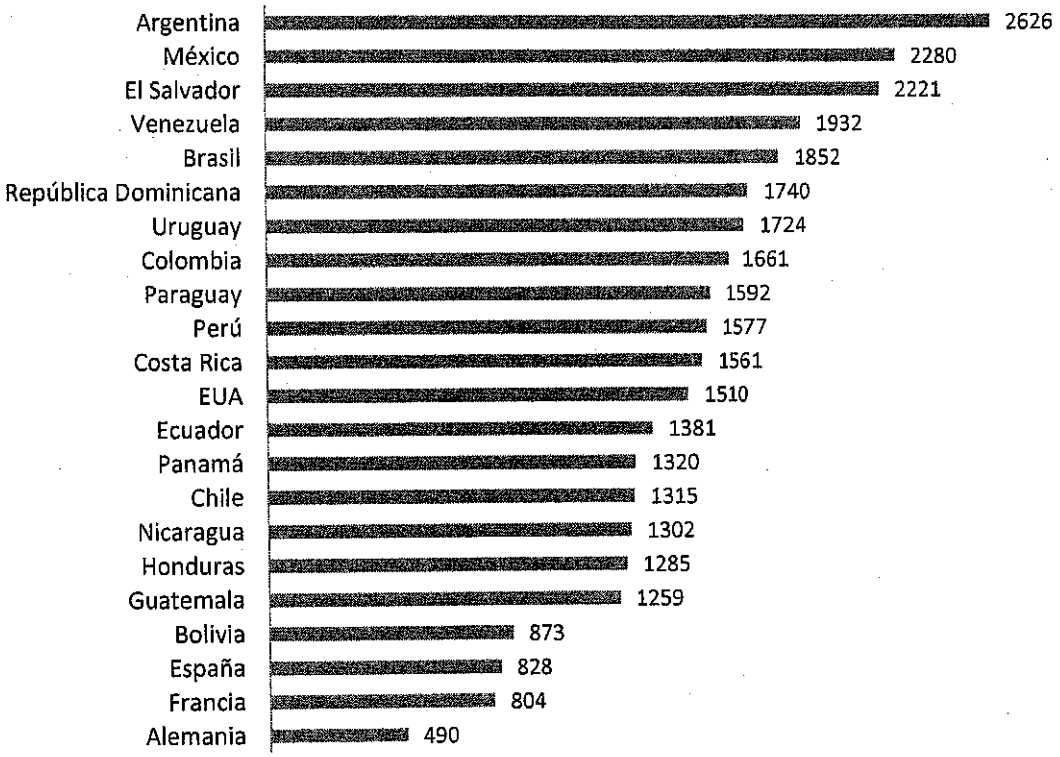


Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

No obstante, si consideramos el tamaño de la población entre los países con objeto de hacer comparables las cifras internacionales, esta Comisión encontró que México ocupa el segundo lugar a nivel mundial, con aproximadamente 23 muertos por cada 100 mil habitantes, detrás de Argentina con aproximadamente 26 muertos por cada 100 mil habitantes (ver gráfica 3).

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Gráfica 3. Muertes por accidente de tránsito por cada 100 mil habitantes



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

Por otra parte, esta Comisión reitera sus recomendaciones a esa Secretaría realizadas en el Dictamen Final con No. de oficio COFEME/12/1568[2], donde esta COFEMER identificó, que de acuerdo cifras de la Organización Mundial de la Salud (2001)[3], cada año cerca de 1.3 millones de personas mueren como resultado de un accidente vial y de acuerdo con la OCDE (2008)[4], cerca de 50 millones de personas sufren lesiones a causa de los accidentes de tráfico y representan entre el uno y el tres por ciento de PIB, en la mayor parte de los países. Esta situación ha provocado que el tema de la seguridad para los usuarios de las carreteras sea la más lata relevancia en las agendas de algunos gobiernos y que hayan implementado estrategias para disminuir el número de víctimas mortales (ver Cuadro 4).

[2]Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado "ACUERDO que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008"
[3]http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/index.html
[4]OCDE (2008), Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un sistema seguro.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Cuadro 4. Visión y Objetivos en Seguridad Vial en el mundo

País/Estrategia/Horizonte de tiempo	Visión	Objetivos
Argentina **Estrategia nacional de seguridad vial**	Basada en el Plan de UN	- 50% de muertos para 2014 Año base: 2009
Australia **Estrategia nacional de seguridad vial 2011-2020**	Sistema de Seguridad Nadie debe perder la vida o resultar herido gravemente en los caminos de Australia	- 30% (mínimo) de muertos para 2020 - 30% (mínimo) de heridos severos para 2020 Año base: 2010
Austria **Programa Austriaco de seguridad vial 2011-2020**	Sistema de Seguridad "llegar a ser uno de los 5 países más seguros en Europa"	- 50% de muertes para 2020 (año base promedio de 2008-2010) - 40% de heridos graves para 2020 (año base promedio 2008-2010) - 20% de lesiones por colisión para 2020 (Año base: Promedio de 2008-10)
Bélgica **Recomendaciones de 20 medidas prioritarias 2011-2015**		- 50% de muertes para 2020 en comparación con 2020
Cambodia **Segundo plan de acción de seguridad vial 2011-2020**		Reducir en 50% el número estimado de muertes para 2020 Diversos sub-objetivos en la tasa de uso de cascos, velocidad y manejo bajo los efectos del alcohol
Canadá **Estrategia de Seguridad Vial 2015 (ESV)**	"Repensar la seguridad vial" para hacer los caminos de Canadá los más seguros del mundo"	Sin objetivo
República Checa **Plan estratégico de seguridad vial 2011-2020**	Visión Cero	Reducir la tasa de muertos al promedio del UE 27 No mayor a 360 muertes en 2020 No mayor a 2,100 heridos graves en 2020 (Esto corresponde respectivamente a un decrecimiento anual de 5.5% y 3.6%)
Dinamarca **Estrategia de seguridad vial 2001-2012**	Cualquier accidente vial es demasiado; la seguridad vial empieza contigo. Basada en la Visión	Menos de 200 muertes para 2012 (Hubieron 250 muertes en 2010)

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

País/Estrategia/Horizonte de tiempo	Visión	Objetivos
	Cero	
Unión Europea **Orientaciones de política de seguridad vial 2011-2020**	Hacia cero	- 50% de muertes para 2020
Finlandia	Visión cero	-
Francia	No hay un programa específico de seguridad vial	- Menos de 3,000 muertes al final del 2012
Alemania **Programa de seguridad vial 2011-2020**	-	- 40% de muertes para 2020 (año base: 2010)
Gran Bretaña **Marco de referencia estratégico para la seguridad vial** **2011-2020 (2030)**	Asegurar que el Reino Unido mantenga su liderazgo a nivel mundial en seguridad vial	- No hay objetivo concretos, pero los estimados para 2030 se basan en un promedio de 05-09; 2020: -37% de muertos, -40% MSL[5] 2025: -39% de muertos; -47% MSL 2030: -41% de muertes, -55% MSL Estimación baja: 2020: -46% de muertos, -50% MSL 2005: -51% de muertos; -60% MSL 2030: -57% de muertos; -70% MSL
Grecia **Plan estratégico nacional de seguridad vial 2011-2020**	Desarrollar una cultura de seguridad vial	Adopción del objetivo de la UE: - 50% de muertos para 2020 comparado con los niveles de 2010
Hungría **Programa de seguridad vial 2011-13**		- 50% de muertos para 2015 - 50% de lesiones por accidentes para 2015 Año base: 2001
Islandia **2006-2016 Plan de seguridad de tráfico**		- La tasa por 100 000 habitantes no debería ser mayor que en los mejores países - Reducción promedio anual de muertos y heridos severos en 5%
Irlanda **Estratégia de seguridad vial** **2007-2012** ***Nueva estrategia en desarrollo***		- No mayor a 6 muertes/100 000 habitantes para 2012 - -25% de personas lesionadas - Diversos sub-objetivos

[5] MSL: muertos y severamente lesionados.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

País/Estrategia/Horizonte de tiempo	Visión	Objetivos
Israel		– Menos de 270 muertes para el año 2015 Nuevos objetivos (bajo consideración): menos a 240 muertes para 2020.
Italia **Plan de seguridad vial 2001-10** *Nuevo plan en desarrollo*		
Japón **9° Programa de seguridad de tráfico**	Hacer de Japón el país más seguro en tráfico rodado	Menos a 3000 muertos para 2015
Corea **7° Plan nacional de seguridad en el transporte**	Alcanzar el nivel promedio de seguridad de los países de la OECD	Menos de 1.3 muertos/10 000 vehículos para 2016 (tasa en 2010: 2.64) Esto representa una reducción del 40% de muertes comparado con el nivel de 2010 (5505 -> 2016: 3000 muertes)
Lituania **Estrategia de seguridad vial 2011-17**	Entrar a los 10 primeros países más seguros de Europa	Adopción de los objetivos de la UE para reducir en 50% el número de muertos entre 2010 y 2020
Malasia **Plan de seguridad vial 2006-2010** *Nuevo plan en preparación*		– Objetivo actualizado: – Menos de 2.39 muertos/10 000 vehículos en 2012(tasa en 2011:3.4) *Nuevo objetivo en preparación*
Países Bajos **Plan estratégico de seguridad vial de, para, y por todos 2008-2020**	Seguridad sustentable	No más de 500 muertes para 2020 No más de 10,600 lesionados graves en los caminos (MAIS2+) para 2020
Nueva Zelanda **Viajes más seguros: estrategia de seguridad vial 2010-2020**	Sistema de seguridad Un sistema vial seguro progresivamente libre de muertes y lesionados graves por accidentes	No hay objetivos generales Diversos sub-objetivos
Noruega **2010-2019**	Visión Cero	– 33% de las personas muertas y severamente lesionadas para 2019
Polonia **Programa nacional de seguridad vial**	Cero muertes en los caminos de Polonia	– 50% de muertos para 2013 Base: Año 2003
Portugal **2008-15**	–	– Menos de 6.2 muertos por 100 000 habitantes para 2015 (la

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

País/Estrategia/Horizonte de tiempo	Visión	Objetivos
		tasa fue de 8.8 en 2010) Diversos sub-objetivos
Eslovenia **Programa Nacional de seguridad vial 2012-2021** ***En preparación***	Visión cero Sin muertes y nadie severamente herido en los caminos de Eslovenia	- 50% de muertes y lesiones graves Menos de 3.5 muertos /100 000 habitantes para 2020 (la tasa era de 6.7 en 2010)
España **Plan de seguridad vial 2011-2020**	Sistema seguro/ visión cero Los ciudadanos tienen el derecho a los sistemas de movilidad segura, en el cual cada quien, ciudadanos y agentes involucrados, tienen responsabilidad	- Menos de 3.7 muertos por cada 100 000 habitantes (la tasa era 5.4 en 2010). - 25% lesionados gravemente Diversos objetivos para varios indicadores de desempeño (cinturón de seguridad, velocidad, manejar bajo los efectos del alcohol etc.)
Suecia **No existe un plan de seguridad vial en el sentido tradicional**	Visión cero	- 50% de muertes entre 2007 y 2020 - 35% de lesionados gravemente entre 2007 y 2020.
Suiza **Vía segura (en preparación)**		
Estados Unidos		- Menos de 1.05 muertos por 100 millones vehículos-milla en 2012.

Fuente: IRTAD Anual Report, 2011

Finalmente, cabe señalar que el Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto por esa Secretaría actualiza la NOM-068-SCT-2-2000 vigente, incorporando avances tecnológicos que se han dado desde su emisión, así como la actualización en el establecimiento de estándares mínimos a cumplirse en los vehículos de Autotransporte Federal y transporte privado que limiten su circulación, y aunque una parte del Subsector ya realiza actividades de mantenimiento a sus unidades incluso en muchos de los casos, por encima de los estándares propuestos, la presente propuesta regulatoria pretende que la totalidad de los permisionarios realicen las actividades de mantenimiento necesarias para el cumplimiento de los estándares, sin posponer o esquivar las mismas, y estas actividades adicionales representará el costo de cumplimiento del proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 que se propone.

II. Objetivos regulatorios y problemática

La SCT informa en el numeral 1 del formulario de la MIR que los objetivos específicos de la regulación son "*Establecer las condiciones físico-mecánicas mínimas de seguridad requeridas para la operación de los vehículos que prestan el Servicio de Autotransporte Federal de Pasaje,*

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Turismo, Carga, sus Servicios Auxiliares y Transporte Privado, en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, con la finalidad de salvaguardar la seguridad e integridad física de los usuarios y sus bienes, de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal."

Asimismo, según lo señalado por la SCT, en el documento anexo a la MIR, denominado "*Respuesta a la pregunta No 2 de la MIR del ANTEPROY-NOM-068-SCT-2-2012.docx*",la problemática que da origen a la emisión del anteproyecto es que los avances tecnológicos en la construcción de vehículos de autotransporte, han generado la necesidad de realizar diversas actualizaciones a la Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000, publicada en el DOF el 24 de julio de 2004, misma que se encuentra vigente. Entre tales actualizaciones destacan la inclusión de frenos antibloqueo (ABS), y frenos neumáticos de disco, así como la actualización de los criterios para las limitaciones de operación que otorguen una mayor seguridad a los usuarios de las carreteras.

Por otro lado, la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA), de la cual México forma parte,emitió los criterios correspondientes al ejercicio 2012,mismos que son aplicados por las autoridades de Estados Unidos de América y Canadá. En tal sentido, otra de las problemáticas que el anteproyecto atiende es la de cumplir con los compromisos contraídos en la CVSA.

Al respecto, esta Comisión, desde un punto de vista metodológico de evaluación, opina que los objetivos planteados por esa Secretaría sobre establecer condiciones físico-mecánicas mínimas de seguridad requeridas para la operación de los vehículos, deberían establecer una relación de causalidad con la problemática señalada en el formulario de la MIR, la cual de acuerdo con la SCT, es que los avances tecnológicos en la construcción de vehículos de autotransporte, han generado la necesidad de realizar diversas actualizaciones a la Norma, no obstante, esa Secretaría señaló que una parte importante del Subsector ya realiza actividades de mantenimiento a sus unidades, incluso en muchos de los casos, por encima de los estándares propuestos, por lo que, en opinión de esta Comisión la problemática planteada por esa Secretaría no configura la problemática a resolver.

Por lo que, esta COFEMER sugiere a esa Secretaría considerar que la incorporación de dichos avances tecnológicos en la Norma podría estar relacionado, más bien con la posibilidad para esa Secretaría de poder verificar que los vehículos se encuentren en condiciones de mantenimiento óptimas para circular en función de la nueva tecnología, lo que podría permitir a la autoridad incidir en la reducción de fallas mecánicas asociadas a su vez con los accidentes en las carreteras.

En este sentido esta Comisión solicita a esa Secretaría aportar mayor información sobre los accidentes ocasionados por fallas mecánicas y realizar un análisis de causalidad sobre cómo la ausencia de instrumentos de verificación sobre las condiciones físico-mecánicas que configura los avances tecnológicos podrían estar relacionados con la ocurrencia de accidentes en las carreteras Federales.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

III. Alternativas a la Regulación

Derivado de la información aportada por la SCT en el numeral de 4 de la MIR, esa Dependencia presentó como alternativa *"No emitir regulación alguna"*. En este sentido, de continuar con el estatus actual, esa Secretaría señala que seguiría vigente la NOM-068-SCT-2-2000, misma que no prevé las nuevas tecnologías de los sistemas y componentes mecánicos de los vehículos que se han venido desarrollando e incorporando en el autotransporte federal; y del mismo modo, se eliminaría la posibilidad de actualizar los criterios aplicados por la Alianza "CVSA", de la que México es miembro.

Otra alternativa que fue considerada por la SCT fue la de implementar "*Esquemas voluntarios*", sin embargo, esa Secretaría menciona que esta opción no se tendría la certeza de que los vehículos cumplan con las condiciones mínimas de seguridad físico-mecánicas que garanticen la seguridad durante su circulación por los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Por otra parte, esa Secretaría señala en el numeral 5 de la MIR, las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada, a saber:

> *"Actualmente se cuenta con la NORMA Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal, que tiene por objeto y campo de aplicación lo siguiente: "1. Objetivo y campo de aplicación. La presente Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones físico-mecánica para limitar el tránsito de vehículos que prestan el Servicio de Autotransporte Federal de Pasaje, Turismo, Carga y Transporte Privado, en caminos y puentes de jurisdicción federal dentro de los Estados Unidos Mexicanos, así como los procedimientos de inspección y verificación para determinar dichas limitaciones." Dicha Norma Oficial Mexicana fue publicada el 24 de julio de 2000. Desde ese entonces a la fecha, los desarrollos tecnológicos que han presentado los vehículos de autotransporte son diversos y deben ser incorporados en la regulación; es decir, debe ser actualizada. Asimismo, dicha regulación prevé los criterios fuera de servicio que establecía la CVSA para el año 1996, los cuales a han sido modificados y actualizados, por lo que igualmente, deben ser considerados su incorporación en el Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto. Esta regulación pretende coadyuvar a que los vehículos de los permisionarios de Autotransporte Federal y Transporte Privado circulen en óptimas condiciones físico-mecánicas, lo que incrementará la seguridad de todos los usuarios de las (sic) caminos y puentes de jurisdicción federal. Asimismo, el Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto, mejora y hace más claro el procedimiento de la evaluación de la conformidad de la Norma vigente."*

Derivado de lo anterior, este Órgano Desconcentrado observa que con respecto a la situación actual, y a la consideración de utilizar esquemas voluntarios, la presente propuesta regulatoria es una opción viable para asegurar que los permisionarios del autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, cumplan con las condiciones físico-mecánicas mínimas de seguridad requeridas para operar en las carreteras federales, lo que puede coadyuvar a

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

salvaguardar la seguridad e integridad física de los usuarios y sus bienes, así como de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

IV. Impacto de la regulación

A fin de efectuar un análisis sobre el impacto de la regulación propuesta, la SCT proporcionó información en los numerales 9 y 10 de la MIR, así como en losdocumentos electrónicos anexos a la MIR, denominados "MÉTODOS PARA LA RENOVACIÓN DE VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PESADO.PDF", " COSTOS DE OPERACIÓN BASE DE LOS VEHÍCULOS REPRESENTATIVOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO 2010.pdf", " ANÁLISIS DE COSTOSANTENIMIENTO.DOCX", "BENEFICIOS SINIESTRALIDAD.XLSX y "Pérdida Económica por Muerto y Lesionado.xlsx".

A. En el numeral 6 del formulario de la MIR, el cual requiere a la SCT informar si la regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites, la SCT indica que el anteproyecto modificará el trámite denominado "Verificación de las condiciones físico-mecánica de los vehículos destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado".

Sin embargo, esta Comisión observa que en el Registro Federal de Tramites y Servicios (RFTS), no existe ningún trámite con el referido nombre, y una vez revisado el cuerpo del anteproyecto, esta Comisión se percata de que la verificación de las condiciones físico mecánicas de los vehículos destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, estará a cargo de las Unidades de Verificación autorizadas por la SCT, que son terceros autorizados, por lo cual,de conformidad con la definición de trámite establecida en el artículo 69-B[6], tercer párrafo de la LFPA, no se esta ante la presencia de un trámite.

B. Asimismo, la COFEMER observa que respecto al numeral 7 del formulario de la MIR, referente a las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que corresponden a la propuesta, la SCT adjunta a la MIR, el documento electrónico denominado "27107.177.59.10.7. Respuesta a la pregunta 7 de la MIR del ANTEPROY-NOM-068.docx", en el cual se describen y justifican las acciones regulatorias que se desprenden del anteproyecto,y con las cuales se pretende dar cumplimiento al mismo.

Al respecto, una vez llevada a cabo la revisión al anteproyecto, esta Comisión observa que en la tabla del numeral 4.3, existen acciones regulatorias que no están identificadas y justificadas en el archivo descrito en el párrafo anterior.

---

[6] 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, nocomprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de unrequerimiento de una dependencia u organismo descentralizado.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Es por esto, que esta COFEMER solicita a esa Secretaría identificar las acciones regulatorias que emanan del anteproyecto; además de catalogarlas de acuerdo a la clasificación que establece el Manual de la MIR con objeto de dar certidumbre jurídica a los particulares.

A modo de ejemplo, la COFEMER propone a esa Secretaría generar un cuadro con los siguientes rubros: 1) Acción regulatoria prexistente: El formato de la MIR plantea las siguientes opciones de acciones regulatorias: establecen requisitos; establecen sanciones; establecen restricciones; establecen prohibiciones; establecen obligaciones; condicionan un beneficio; condicionan una concesión; establecen o modifican estándares técnicos; establecen procedimientos de evaluación de la conformidad; otras (en cuyo caso es necesario especificar).

2) Acción regulatoria nueva: Identificar el número de acciones regulatorias previstas en la NOM vigente. 3) Impacto económico: Id entificar el número de acciones regulatorias que emanan del anteproyecto y cuantificar su impacto sobre los particulares que actualmente no cumplen con ellas.

Lo anterior, con la finalidad de que los particulares a quienes les aplicará la regulación puedan apreciar los alcances de la misma. No se omite señalar que los costos derivados del impacto de las nuevas acciones regulatorias, deberán ser considerados en el análisis de costos y beneficios.

C. En el numeral 9 del formulario de la MIR, referente a proporcionar la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares, esa Secretaría aportó lo siguiente:

"De los costos asociados a la regulación

Grupo o industria al que le impacta la regulación: Personas físicas o morales permisionarias de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga, y de transporte privado de personas y de carga, arrastre privado, autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga, así como las que prestan los servicios auxiliares de paquetería y mensajería, arrastre, y arrastre y salvamento; que si bien realizan actividades de mantenimiento a sus unidades, no es suficiente para el cumplimiento de los estándares propuestos, por posponer o evadir diversas actividades de mantenimiento. Unidades de Verificación que requerirán eventualmente, certificar a sus técnicos verificadores a las condiciones del Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 que se propone.

Describa y estime los costos

Costo del diferencial entre: mantenimiento preventivo que permita contar con vehículos que cumplan con las especificaciones del Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto y el mantenimiento otorgado. Se obtuvo un costo que oscila entre $1,363.09 y 2,006.30 millones de pesos para cubrir el diferencial entre: mantenimiento preventivo que permita contar con vehículos que cumplan con las especificaciones del Proyecto de PROY-NOM-068-SCT-2-2012 propuesto y el mantenimiento otorgado (Ver documento anexo ANÁLISIS DE COSTOS MANTENIMIENTO). Costos reconocimiento de los técnicos de las Unidades de Verificación. Se estima un costo marginal toda vez

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

que se otorga un mayor plazo para obtener dicho reconocimiento, a aquellos técnicos verificadores que cuenten su reconocimiento vigente. Costos por traslado a verificación físico-mecánica a Unidades de Verificación y costo por su realización. No se consideran costos por traslado del vehículo a verificar así como los costos asociados a la misma verificación, toda vez que ya se contempla dicha obligación en las regulaciones arriba enunciadas.

De los beneficios asociados a la regulación

Grupo o industria al que le beneficia la regulación: Personas físicas o morales permisionarias de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga, y de transporte privado de personas y de carga, arrastre privado, autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga, así como las que prestan los servicios auxiliares de paquetería y mensajería, arrastre, y arrastre y salvamento. Asimismo, también beneficia a los usuarios de dichos servicios y en general a todos los usuarios de las carreteras de jurisdicción federal.

Describa y estime los beneficios.

Beneficios por disminución de accidentes y sus saldos: heridos, muertos y daños materiales. Se obtuvo un beneficio que asciende a la cifra de $ 5,552.5 millones de pesos (Ver documento anexo BENEFICIOS SINIESTRALIDAD). Otros beneficios no cuantificados: Ahorros por disminución en demoras de entrega provocadas por fallas mecánicas (carga). Al no presentarse fallas mecánicas en trayecto, se tendrá una mayor productividad y una mayor competitividad. Ahorros por rescate de vehículos por fallas mecánicas (carga). Las empresas disminuirían sus costos operativos por las maniobras de rescate de vehículos que presentan fallas mecánicas en su trayecto; aplicable a vehículos de carga y de pasaje, inclusive. Ahorros por gastos de reparaciones menores en camino. Al presentar mayor mantenimiento los vehículos, disminuyen la probabilidad de erogar gastos menores por fallas inesperadas en el camino."

Asimismo, con el fin de robustecer su información respecto a los costos y beneficioso asociados a la regulación, esa Secretaría incluyó información en los documentos electrónicos anexos a la MIR, denominados "27107.177.59.1.2. COSTOS DE OPERACIÓN BASE DE LOS VEHÍCULOS REPRESENTATIVOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO 2010.pdf", "27107.177.59.1.3. ANÁLISIS DE COSTOS MANTENIMIENTO.DOCX", "27107.177.59.1.4. BENEFICIOS SINIESTRALIDAD.XLSX", "27107.177.59.1.5. Pérdida Económica por Muerto y Lesionado.xlsx", de la cual se desprende lo siguiente:

Al respecto, esta Comisión, observa que del análisis presentado por esa Secretaría, se desprende una estimación de beneficios totales en Valor Presente Neto (VPN) para el año 2012 de $5,552.5 millones de pesos considerando una tasa social de descuento del 12%.

Por lo que respecta, a la vida del proyecto, el análisis proporcionado por esa Secretaría es una proyección anual de estos beneficios, los cuales se presentan en la tabla 1 y 2.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Tabla 1. Beneficios y Costos presentados por la SCT 2012-2022 (1/2)[7]

Vida del proyecto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beneficios (Ahorro en vidas)						
Lesionados	513,868,129	513,868,129	513,868,129	513,868,129	513,868,129	513,868,129
Muertos	372,743,233	372,743,233	372,743,233	372,743,233	372,743,233	372,743,233
Beneficios (Ahorros económicos)						
Daños materiales	48,516,750	48,516,750	48,516,750	48,516,750	48,516,750	48,516,750
Beneficios Totales	935,128,112	935,128,112	935,128,112	935,128,112	935,128,112	935,128,112

Fuente: Beneficios Siniestralidad del ANTEPROY-NOM-068-SCT-2-2012.

Tabla 2. Beneficios y Costos presentados por la SCT 2012-2022 (2/2)

Vida del proyecto	2018	2019	2020	2021	2022
Beneficios (Ahorro en vidas)					
Lesionados	513,868,129	513,868,129	513,868,129	513,868,129	513,868,129
Muertos	372,743,233	372,743,233	372,743,233	372,743,233	372,743,233
Beneficios (Ahorros económicos)					
Daños materiales	48,516,750	48,516,750	48,516,750	48,516,750	48,516,750
Beneficios Totales	935,128,112	935,128,112	935,128,112	935,128,112	935,128,112

Fuente: Beneficios Siniestralidad del ANTEPROY-NOM-068-SCT-2-2012.

Con lo que respecta a los costos, la estimación que ofrece esa Secretaría oscila entre $1,363.09 y 2,006.30 millones de pesos, por concepto de mantenimiento preventivo que permita contar con vehículos que cumplan con las especificaciones del Proyecto de NOM-068-SCT-2. Cabe aclarar que bajo los supuestos de esa Secretaría, estos costos solo aplican para el 2012, el año en el que se aprobaría este anteproyecto.

Por lo que esta Comisión solicita a esa Secretaría incluir los costos incrementales periódicos de inspecciones y certificaciones derivados del anteproyecto.

Asimismo, esta Comisión observa que las proyecciones presentadas por esa Dependencia son constantes en el tiempo, por lo que sele solicita que se considerareuna proyección de beneficios con datos que presenten un comportamiento conforme a la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto y de la tasa de crecimiento poblacional, dado que la estimación del valor de la vida humana y de una lesión se basan en estos parámetros de acuerdo con la metodología propuesta por el International Road Assessment Programme.

Por otra parte, esta Comisión estima pertinente que esa Secretaría proporcione los índices de rentabilidad del periodo de recuperación descontado y la tasa interna de retorno para medir la viabilidad del anteproyecto.

[7]Las proyecciones, de acuerdo con esa Secretaría fueron realizadas a partir de julio de cada año.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

Sin perjuicio de lo anterior esta Comisión observa, que desde un punto de vista metodológico de la evaluación social de proyectos, los beneficios directos se componen de la suma de: 1) los costos de la situación actual, que en la situación con proyecto se configuran como beneficios y 2) los beneficios generados en la situación con proyecto.

Al respecto, esta Comisión considera necesario que esa Secretaría incluya los costos de la situación actual (punto 1), es decir aquellos muertos, lesionados y daños materiales que se eliminarían al aplicar la medida regulatoria, dado que en el análisis presentado por esa Secretaría sólo se consideran los beneficios directos en la situación actual, los cuales corresponden al supuesto de una reducción del 25% en la accidentalidad anualmente.

Por lo anterior, esta Comisión solicita a esa Secretaría incorporar los beneficios referidos con objeto de ser consistentes con la metodología del análisis costo-beneficio social de proyectos.

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En el numeral 11 del formulario de la MIR, relativo a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SCT señala lo siguiente:

> *"A través de servidores públicos comisionados que vigilen el cumplimiento de la regulación propuesta en los Centros de Control de Peso y Dimensiones, así como en instalaciones de las empresas de autotransporte federal y transporte privado. Asimismo, a través de las Unidades de Verificación de condiciones físico-mecánica, operadas por terceros de conformidad con la "CONVOCATORIA para obtener acreditación y aprobación de unidades de verificación tipo A, tipo B y tipo C, de las condiciones físico-mecánicas y seguridad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de febrero de 2004. Esta evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo al calendario de verificación publicado en el "AVISO a las personas físicas o morales permisionarias de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga, y de transporte privado de personas y de carga, arrastre privado, autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga, así como las que prestan los servicios auxiliares de paquetería y mensajería, arrastre y salvamento, que a partir del 1 de julio de 2012 deberán someter sus vehículos (propios o arrendados) a la verificación obligatoria de condiciones físico-mecánica y obtener el dictamen correspondiente en las Unidades de Verificación aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes", en el Diario Oficial de la Federación el 29 de junio de 2012."*

Al respecto, esta Comisión toma conocimiento de los mecanismos a través de los que se implementará la regulación, derivado de lo cual, se tiene por atendido el referido numeral.

VII. Evaluación de la propuesta

En el numeral 12 del formulario de la MIR, en el que se solicita a la Dependencia que describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la SCT, indicó lo siguiente:

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

"Monitoreando la evolución de los siniestros ocurridos en los caminos y puentes de jurisdicción federal relacionados con fallas mecánicas, por grupos de edades de los vehículos".

No obstante lo anterior, la COFEMER considera conveniente que la SCT precisea mayor detalle los mecanismos de evaluación, así como el indicadorde desempeño que será empleado,a fin de estar en posibilidad, en un futuro, de dimensionar y cuantificar los resultados que generará la regulación propuesta. Asimismo, indicar si los resultados obtenidos, serán públicos o será información de uso interno de esa Dependencia.

En este sentido, a efecto de evaluar de manera objetiva los resultados y el impacto de la política pública, es necesario establecer **la relación de causalidad entre la medida regulatoria y los resultados deseados de la medida,** por lo que esta Comisión reitera sus recomendaciones a esa Secretaría realizadas en el Dictamen Final con No. de oficio COFEME/12/1568[8] sobre la pertinencia de construir un **índice de siniestralidad**, en este caso para fallas mecánicas, respecto de los vehículos y caminos sujetos a la regulación y defina la relación de causalidad con los indicadores de mortalidad en carreteras que sugieren las buenas prácticas internacionales.

VIII. Consulta pública

Desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, esta Comisión manifiesta que se recibieron diversos comentarios de interesados en el anteproyecto, a saber:

1. Francisco Javier Espinola Pozos, del 24 de octubre de 2012; y
2. Salvador Saavedra, CANACINTRA, del 26 de octubre de 2012

Los mismospueden ser consultados en la siguiente dirección electrónica:

http://207.248.177.30/regulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=10/0606/151012

Lo anterior, con el objeto de que esa Secretaría brinde respuesta puntual a los comentarios de los particulares y, en caso de considerarlo pertinente, haga las modificaciones correspondientes en el anteproyecto.

Por lo anteriormente expresado, este Órgano Desconcentrado queda en espera de que la SCT brinde la respuesta correspondiente al presente **Dictamen Total (no final)**, y se realicen las

[8]Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado "ACUERDO que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008"

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx

modificaciones que correspondan al anteproyecto y al formulario de la MIR; 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.

El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados;así como los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y último párrafodel Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; y en los Artículos Primero, fracción IV; ySegundo, fracción III, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente
El Director

SERGIO EDUARDO DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Del. Magdalena Contreras, C. P. 10400, México, D. F.
Teléfono: (0155) 5629 9500 ext. 22634 Fax: (0155) 5629 9500 ext. 22694. Email: cofemer@cofemer.gob.mx