

Asunto: COMENTARIOS ADICIONALES MIR-EXPOST-NOM 012
Fecha: martes, 24 de mayo de 2016, 1:43:40 p.m. Hora de verano del centro de Norteamérica
De: Patricia Vizcaya Ángeles
A: marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx, marcos.avalos@cofemer.gob.mx
CC: Nicolas Pedro Falkner Gonzalez, Perla Pérez Lara, Patricia Vizcaya Angeles
Datos adjuntos: Adicionales MIR-Ex post.docx

Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER

Estimado Lic. Gutiérrez

Enviamos nuestro comentarios relativos al **Mario Emilio Gutiérrez Caballero**
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER

Estimado Lic. Gutiérrez

Enviamos nuestro comentarios ADICIONALES relativos a las respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEME/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post sobre los efectos que la aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 ha tenido desde su entrada en vigor.

Lo anterior, lo enviamos en el carácter de que abone a mejorar el sistema regulatorio que se expone.

Saludos.

MIR EXPOST INFORMARMACION SOLICITADA	COMENTARI
<p>1. En el numeral 3.1 del formulario de la MIR Ex Post, indicar cómo ha cambiado la situación que dio origen a la necesidad de emitir la Norma.</p> 	<p>La eliminación de la diferenciación para establecerse un ligero incremento en el Peso Bruto Vehicul medida regulatoria desalienta la inversión en nuevas y a la productividad lo que promueve la modernizaci Cabe destacar que los denominados vehículos d norma no meramente contaban con suspensión neu que debían estar provistos de motor electrónico con retardador o freno libre de fricción, convertidor equ antibloqueo para frenos y finalmente suspensión modernización del parque vehicular y la seguridad objetivo de establecer un peso único, medida que cumplimiento de los objetivos regulatorios. En la tabla 1 no se identifica a los vehículos o con norma anterior en su numeral 6.1.2.2 por lo que, n</p>

	<p>medida regulatoria, además de que la tabla solo vehiculares que prevé la normatividad, especialmente por lo que es adelantado inferir que exista un porce PBV aprovechando el beneficio de la medida en la r</p> <p>Respecto al señalamiento de la restricción de ci articulados (fulles) en caminos Tipo "B" hasta 5 estadística comparable antes y después de la m la norma anterior se permitían hasta 150 especificaciones, existía la positiva ficta y no e para entradas y salidas a centros logísticos y c esta comparativa.</p>
<p>2. En el numeral 4, actualizar las estadísticas que reflejaron la problemática en el momento en que se analizó la propuesta regulatoria y compararlas con las de la situación inicial.</p>	<p>En las diversas imágenes no se aporta información la medida regulatoria en tanto que no desglosa de bruto vehicular u otras causas asociadas a la Nor presente análisis por lo que es necesario desagrega regulador tenga claridad respecto de la eficacia de la</p> <p>Por otra parte, es de señalarse que la información 2014 sin datos que permitan identificar la tender entra en vigor la nueva norma de peso y dimensi para un análisis del desempeño.</p> <p>En lo que concierne al rubro de infracciones, los de insuficientes en razón de que se limita a una sola de que cuenta la norma y se circunscribe al vehícul perspectiva que en 2014 estaba en vigor la nor entró en vigor la nueva regulación y será neces periodos anteriores comparados con la eficacia entre el número de infracciones levantadas y el su caso son otros factores los que están contrib</p> <p>Es relevante el obstáculo que manifiesta el órgano desagregar por concepto de infracción y que revisada y homologada con lo cual, da cuenta imposibilidad de pronunciarse sobre uno de los i regulatorios como lo es la siniestralidad y por ende l</p>
<p>3.- En el numeral 4.1 del formulario de la MIR Ex Post, actualizar (el) los indicador (es) que reflejan (n) la obtención del objetivo regulatorio y compararlos con los de la situación inicial.</p>	<p>Los datos aportados por el órgano regulador co 2 2008 durante los años del 2013 y 2014 donde re de los accidentes, lesionados, accidentes con víctir efecto de determinar si la tendencia en dicha disr norma anterior en términos de que fomentaba la abonaban a la seguridad como es el caso de los v mínimo, freno auxiliar de escape, motor o retardad con doble cadena de seguridad, sistema antibloque vez entrada en vigor la nueva norma, se registra efe</p> <p>En lo que respecta a la siniestralidad por vehíc tomar en consideración en el comparativo si l contaban o no con elementos de seguridad o establecer un peso único ha contribuido a el configuraciones que están accediendo a un mayo vehículos tipo C3 y T3S2 que han incrementado elementos de seguridad que si contemplaba la norr</p> <p>El órgano regulador señala que en un periodo d siniestralidad y de información respecto a los vehicu</p>
<p>a. Análisis de riesgo</p>	<p>En el riesgo # 1 el órgano regulador se señala que</p>

4. En el numeral 10, actualizar la información de los riesgos que son mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, después de la implementación de la regulación.

de los accidentes sin indicar a que periodo **denominado "Después de la implementación" corresponden a la entrada en vigor de la nueva n no es información pertinente al objetivo de la eva**

En el **riesgo #2** en la columna denominada " Ant Secretaría aporta una serie de consideraciones de c que prevalecía antes de la regulación. Por si **implementación de la Regulación"** aporta datos durante la vigencia de la NOM 012 SCT 2 2008 **entrada en vigor de la nueva NOM 012 SCT 2 evaluación.**

En el **riesgo #3** en la columna relativa a la **impl diferenciación en el peso se eliminó y se est** vehículos que accedían al peso incremental contal que es incorrecta y sesgada en tanto que en la NOM se debía contar además de suspensión neumática motor o retardador o freno libre de fricción, conver sistema antibloqueo para frenos entre otras medida es pertinente toda vez que la mera suspensión neur Por otra parte **la Secretaria no aporta datos o e carreteras que afirma antes de la regulación y d deterioro o desgaste de pavimentos.** Incluso la promedio no incluye a los vehiculos doblemente a máximo peso bruto vehicular durante la vigencia de las configuraciones C3 y T3S2 registran increment esta cuantificado.

5. En el numeral 11, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que muestre cómo se ha modificado el mismo, a raíz de la implementación de dichas acciones.

Por lo que hace a **la efectividad de las medidas r la diferenciación de los vehículos unitarios,** trac con suspensión neumática para establecer un peso **doblemente articulados (fulles) en caminos t conectividad sujetas a dictamen técnico, la Se eficacia de dichas medidas al no contar con info regulación en el 2015,** por lo que es indispensable con una metodología y bases científicas que pe normatividad que a la fecha no puede demostrar su

6. En el numeral 12, señalar si para determinados grupos o sectores específicos existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan y si se ha venido aplicando una regulación diferenciada para cada nivel de riesgo aplicable o, en su caso, las razones por las que no se ha hecho. Asimismo, ordenar dichos riesgos del mayor al menor y justificar la necesidad de establecer medidas regulatorias similares para ellos o, en su caso, señalar si en la actualidad puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para cada nivel de riesgo aplicable.

No se aporta información concluyente.

7. En el numeral 13, para el riesgo referido por esa Secretaría adicional a los identificados en la problemática inicial, señalar si éste es mayor o menor a los que pretendía mitigar y las medidas que esa Dependencia considera podrían implementarse para mitigarlo.

La obtención de las autorizaciones especi sustancialmente eliminando requisitos innee particularmente aquellos relacionados con la infraes públicos las autorizaciones y tramos ya otorgad modificaciones a la autorización.

Abrir la posibilidad de que transportistas de c tramitar sus autorizaciones especiales de coi servicios sin que sea limitante únicamente para transportista es el que mejor conoce las rutas infraestructura y las medidas de seguridad, esto c

MIR EXPOST INFORMACIÓN SOLICITADA	COMENTARIOS ANTP
<p>1. En el numeral 3.1 del formulario de la MIR Ex Post, indicar cómo ha cambiado la situación que dio origen a la necesidad de emitir la Norma.</p>	<p>La eliminación de la diferenciación para establecer un peso único, según los datos arrojados, ha traído un ligero incremento en el Peso Bruto Vehicular en algunas configuraciones, sin embargo, la medida regulatoria desalienta la inversión en nuevas tecnologías que contribuyen a la seguridad vial y a la productividad lo que promueve la modernización de la flota vehicular.</p> <p>Cabe destacar que los denominados vehículos diferenciados durante la vigencia de la anterior norma no meramente contaban con suspensión neumática como lo afirma el órgano regulador sino que debían estar provistos de motor electrónico con un HP mínimo, freno auxiliar de escape, motor o retardador o freno libre de fricción, convertidor equipado con doble cadena de seguridad, sistema antibloqueo para frenos y finalmente suspensión neumática, elementos que abonaban a la modernización del parque vehicular y la seguridad en carreteras, incentivo que se perdió con el objetivo de establecer un peso único, medida que no ha demostrado su eficacia en términos del cumplimiento de los objetivos regulatorios.</p> <p>En la tabla 1 no se identifica a los vehículos o configuraciones diferenciados que contemplaba la norma anterior en su numeral 6.1.2.2 por lo que, no es posible inferir que se esté aprovechando la medida regulatoria, además de que la tabla solo incluye 4 de las más de 18 configuraciones vehiculares que prevé la normatividad, especialmente las configuraciones doblemente articuladas por lo que es adelantado inferir que exista un porcentaje de flota que sí está accediendo a un mayor PBV aprovechando el beneficio de la medida en la regulación.</p> <p>Respecto al señalamiento de la restricción de circulación de los tractocamiones doblemente articulados (fulles) en caminos Tipo “B” hasta 50 kilómetros destaca la falta de información estadística comparable antes y después de la medida regulatoria, pues durante la vigencia de la norma anterior se permitían hasta 150 kilómetros en carreteras de menores especificaciones, existía la positiva ficta y no existía la modalidad de autorización especial para entradas y salidas a centros logísticos y de producción por lo que será indispensable esta comparativa.</p>
<p>2. En el numeral 4, actualizar las estadísticas que reflejaron la problemática en el momento en que se analizó la propuesta regulatoria y compararlas con las de la situación inicial.</p>	<p>En las diversas imágenes no se aporta información estadística que permita identificar la eficacia de la medida regulatoria en tanto que no desglosa dentro de las causales de los accidentes, el peso bruto vehicular u otras causas asociadas a la Norma de peso y dimensiones que es materia del presente análisis por lo que es necesario desagregar el rubro de “Otras” de tal manera que el órgano regulador tenga claridad respecto de la eficacia de la medida regulatoria.</p> <p>Por otra parte, es de señalarse que la información estadística que se aporta es únicamente del 2014 sin datos que permitan identificar la tendencia ni tampoco arroja datos del 2015 en que entra en vigor la nueva norma de peso y dimensiones por lo que no hay elementos suficientes para un análisis del desempeño.</p>

En lo que concierne al rubro de infracciones, los datos proporcionados por el órgano regulador son insuficientes en razón de que se limita a una sola de las más de 18 configuraciones vehiculares con que cuenta la norma y se circunscribe al vehículo tipo T3. **Adicionalmente, debe tenerse en perspectiva que en 2014 estaba en vigor la norma anterior y hasta el 13 de enero del 2015 entró en vigor la nueva regulación y será necesario conocer el universo de infracciones de periodos anteriores comparados con la eficacia de la norma y saber si existe una relación entre el número de infracciones levantadas y el efectivo control del peso y dimensiones o en su caso son otros factores los que están contribuyendo al desempeño real de la normatividad.**

Es relevante el obstáculo que manifiesta el órgano regulador **en el sentido de que no es posible desagregar por concepto de infracción y que la información disponible a 2015 debe ser revisada y homologada con lo cual, da cuenta de la inconsistencia de la información y la imposibilidad de pronunciarse sobre uno de los temas más relevantes** en cuanto a los objetivos regulatorios como lo es la siniestralidad y por ende la seguridad vial en carreteras.

3.- En el numeral 4.1 del formulario de la MIR Ex Post, actualizar (el) los indicador (es) que reflejan (n) la obtención del objetivo regulatorio y compararlos con los de la situación inicial.

Los datos aportados por el órgano regulador corresponden a la vigencia de la NOM 012 SCT 2 2008 durante los años del 2013 y 2014 donde resulta destacable una tendencia a la disminución de los accidentes, lesionados, accidentes con víctimas y daños materiales que conviene observar, a efecto de determinar si la tendencia en dicha disminución se debe en su caso a la eficacia de la norma anterior en términos de que fomentaba la inversión e incorporación de tecnologías que abonaban a la seguridad como es el caso de los vehículos diferenciados que contaban con un HP mínimo, freno auxiliar de escape, motor o retardador o freno libre de fricción, convertidor equipado con doble cadena de seguridad, sistema antibloqueo para frenos y suspensión neumática y si una vez entrada en vigor la nueva norma, se registra efectivamente un menor índice de siniestralidad.

En lo que respecta a la siniestralidad por vehículo-kilómetro con datos del 2014 habrá que tomar en consideración en el comparativo si los vehículos o configuraciones involucradas contaban o no con elementos de seguridad como los especificados con anterioridad y si el establecer un peso único ha contribuido a elevar los márgenes de siniestralidad en las configuraciones que están accediendo a un mayor peso bruto vehicular como es el caso del los vehículos tipo C3 y T3S2 que han incrementado su carga útil, sin que les sea exigible mayores elementos de seguridad que si contemplaba la norma anterior.

El órgano regulador señala que en un periodo de tres meses podría contar con resultados de siniestralidad y de información respecto a los vehículos kilómetro.

a. Análisis de riesgo

4. En el numeral 10, actualizar la información de los riesgos que son mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, después de la implementación de la regulación.

En el **riesgo # 1** el órgano regulador se señala que el servicio de autotransporte representa el 25% de los accidentes sin indicar a que periodo corresponde dicha información. **En apartado denominado "Después de la implementación" incluye datos del 2013 y 2014 que no corresponden a la entrada en vigor de la nueva norma que se dio en enero del 2015 por lo que no es información pertinente al objetivo de la evaluación que se pretende realizar.**

En el **riesgo #2** en la columna denominada " Antes de la implementación de la regulación" la Secretaría aporta una serie de consideraciones de diversa índole más no indica cuál era la situación que prevalecía antes de la regulación. Por su parte **en la columna " Después de la implementación de la Regulación"** aporta datos de aumento de siniestralidad **de 2013 y 2014** durante la vigencia de la NOM 012 SCT 2 2008 sin embargo, **no aporta datos a partir de la entrada en vigor de la nueva NOM 012 SCT 2 2014** que es el objetivo central de la presente evaluación.

En el **riesgo #3** en la columna relativa a la **implementación de la regulación indica que la diferenciación en el peso se eliminó y se estableció un peso único** en razón de que los vehículos que accedían al peso incremental contaban solo con suspensión neumática, afirmación que es incorrecta y sesgada en tanto que en la NOM 012 SCT 2 2008 para acceder al máximo PBV se debía contar además de suspensión neumática con un HP mínimo, freno auxiliar de escape, motor o retardador o freno libre de fricción, convertidor equipado con doble cadena de seguridad, sistema antibloqueo para frenos entre otras medidas que lo justificaban. La aclaración es necesaria es pertinente toda vez que la mera suspensión neumática parecería un requisito irrelevante.

Por otra parte **la Secretaria no aporta datos o estudios concluyentes del daño prematuro a carreteras que afirma antes de la regulación y de cómo ha incidido la nueva regulación en el deterioro o desgaste de pavimentos.** Incluso la tabla comparativa sobre peso bruto vehicular promedio no incluye a los vehículos doblemente articulados que resintieron una disminución del máximo peso bruto vehicular durante la vigencia de la anterior norma y una vez entrada la vigente las configuraciones C3 y T3S2 registran incrementos en su peso cuyo daño a la infraestructura no esta cuantificado.

5. En el numeral 11, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que muestre cómo se ha modificado el mismo, a raíz de la implementación de dichas acciones.

Por lo que hace a **la efectividad de las medidas regulatorias consistentes en la eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios**, tractocamiones articulados sencillos que operaban con suspensión neumática para establecer un peso único; **la restricción del tránsito de camiones doblemente articulados (fulles) en caminos tipo B y las autorizaciones especiales de conectividad sujetas a dictamen técnico, la Secretaría no aporta datos concluyentes de la eficacia de dichas medidas al no contar con información suficiente a la entrada en vigor de la regulación en el 2015**, por lo que es indispensable que se continúe con el proceso de evaluación con una metodología y bases científicas que permitan corregir los efectos adversos de una normatividad que a la fecha no puede demostrar su eficacia.

<p>6. En el numeral 12, señalar si para determinados grupos o sectores específicos existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan y si se ha venido aplicando una regulación diferenciada para cada nivel de riesgo aplicable o, en su caso, las razones por las que no se ha hecho. Asimismo, ordenar dichos riesgos del mayor al menor y justificar la necesidad de establecer medidas regulatorias similares para ellos o, en su caso, señalar si en la actualidad puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para cada nivel de riesgo aplicable.</p>	<p>No se aporta información concluyente.</p>
<p>7. En el numeral 13, para el riesgo referido por esa Secretaría adicional a los identificados en la problemática inicial, señalar si éste es mayor o menor a los que pretendía mitigar y las medidas que esa Dependencia considera podrían implementarse para mitigarlo.</p>	<p>La obtención de las autorizaciones especiales de conectividad debe simplificarse sustancialmente eliminando requisitos innecesarios o inaccesibles para el solicitante, particularmente aquellos relacionados con la infraestructura, puentes, gálibos, cadenamientos; hacer públicos las autorizaciones y tramos ya otorgadas; avisos electrónicos para altas y bajas o modificaciones a la autorización.</p> <p>Abrir la posibilidad de que transportistas de carro por entero que así lo deseen puedan tramitar sus autorizaciones especiales de conectividad como un valor agregado a sus servicios sin que sea limitante únicamente para los transportistas de carga consolidada. El transportista es el que mejor conoce las rutas de origen y destino, las condiciones de la infraestructura y las medidas de seguridad, esto claro, sin perjuicio de la corresponsabilidad que establece el artículo 10 del Reglamento de Peso y Dimensiones.</p> <p>En cuanto al dictamen de las autorizaciones la Dirección General de Autotransporte Federal cuenta con las áreas técnicas para dictaminar las autorizaciones lo que representaría una mayor agilidad en su expedición, sin tener que remitirse a la Dirección General de Servicios Técnicos.</p>
<p>b. Análisis de cargas administrativas</p> <p>8. Respecto a las cargas administrativas que conlleva la aplicación de la regulación, enlistar los trámites que se encuentran dentro de la regulación e indicar su frecuencia, es decir la cantidad de veces que se han realizado en el periodo de aplicación de la regulación. Asimismo, señalar para cada uno de los trámites las áreas de oportunidad que se considera pueden mejorar la aplicación de éstos.</p>	<p>De los datos que proporciona la Secretaría a 2014 se colige un grado de avance del 31% entre el número de solicitudes recibidas y las autorizadas, no se incluye el número de negativas, y principalmente el número de transportistas o vehículos que operan bajo dichas autorizaciones. Este dato es sumamente relevante para saber si los destinatarios finales de la regulación que son los transportistas que realizan los servicios y están transitando en las carreteras, cuentan o no con autorizaciones especiales de conectividad. El número de autorizaciones es poco revelador si no se sabe el número de transportistas que ya operan bajo una autorización, pues el peor escenario es tener pocas autorizaciones otorgadas y muchos transportistas operando sin autorización alguna.</p> <p>En la respuesta a comentarios del entonces proyecto de Norma publicado en el DOF del 17 de Noviembre del 2014, se señalaba un universo de 67,158 permisos de conectividad totales otorgados</p>

	<p>principalmente al servicio de autotransporte federal. Esta cifra nos da una idea del número de transportistas que razonablemente debieran operar bajo una autorización especial de conectividad.</p> <p>El grado de avance es notablemente menor donde se observa que las autorizaciones para llegar o salir de plantas productoras o Centros Logísticos y/o de transferencia es del 12% con 546 solicitados y 67 autorizados; en el rubro de autorizaciones para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje el avance es del 2% con 95 solicitudes y 2 autorizaciones a más de año y medio de entrada en vigor de la nueva norma.</p> <p>La NOM 012 SCT 2 2014 establece en su numeral 6.1.2.3. que los tractocamiones doblemente articulados que accedan al máximo peso bruto vehicular deben realizar el trámite de modificación de su tarjeta de circulación.</p>
<p>c. Análisis de acciones regulatorias</p> <p>9. En relación con el numeral 14 del formulario de la MIR Ex Post, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida distinta de los trámites, y adicionales a las reportadas en el análisis de riesgos, que se establecen en la regulación implementada. Asimismo, señalar el (los) indicador (es) que podrían medir el desempeño e impacto de cada acción regulatoria.</p>	<p>Para efectos del análisis comparativo ex ante y ex post, es preciso realizar el análisis de las más de 18 configuraciones que están previstas en la norma para afirmar que la entrada en vigor de la nueva norma presenta “un ligero incremento en el Peso Bruto vehicular” de algunas configuraciones. De igual manera, será obligado el análisis del desempeño de vehículos-kilómetro que la Dirección General de Servicios Técnicos está elaborando para el 2015 por lo que no se pueden manejar como datos concluyentes hasta en tanto no se cuente con la información completa.</p>