



COMISION FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

Oficio No. COFEME.00.452

México, D.F., 23 de noviembre de 2000.

DR. AARÓN DYCHTER POLTOLAREK
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E .

Secretaría somete a consideración las ampliaciones y correcciones realizadas a la manifestación de impacto regulatorio del anteproyecto de Norma Oficial Mexicana *PROY-NOM-033-SCT-2-2000, Transporte terrestre – Límites máximos de velocidad para los vehículos de carga, pasaje y turismo que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.*

Sobre el particular y de conformidad con los artículos 69-E, 69-G y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), me permito remitir a usted el dictamen preliminar de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) sobre el anteproyecto citado y su manifestación de impacto regulatorio.

Sin otro particular, me reitero a sus órdenes y aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
EL TITULAR DE LA COMISIÓN



FERNANDO SALAS VARGAS

c.c.p. Ing. José H. Aguilar Alcérreca.- Director General de Autotransporte Federal. SCT
Lic. Bernardo Rojas Nájera.- Coordinador Ejecutivo de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. COFEMER.
Ing. Ali Haddou Ruiz. Coordinador de Manifestaciones de Impacto Regulatorio. COFEMER.

Impacto de la regulación. Según lo indicado en la manifestación de impacto regulatorio (MIR), la SCT indica que la norma no tendrá un impacto oneroso para las unidades año/modelo 1982 y posterior, ya que aquellos vehículos ya cuentan con el dispositivo de control de velocidad, en cumplimiento con el *Acuerdo por el que se establece la incorporación obligatoria de dispositivos de seguridad para vehículos de autotransporte*, publicado en octubre de 1982. Sin embargo, la misma SCT indica que la expedición de Ley Federal sobre Metrología y Normalización en 1992 dejó sin efectos a dicho acuerdo, por lo que "la industria no incorpora este tipo de dispositivo en las unidades que fabrica." Esta es una contradicción grave en cuanto a la evidencia que se usa para apoyar la expedición de la norma, y que pone seriamente en cuestión el supuesto de que la norma no tendrá un impacto significativo en el sector. Adicionalmente, el anteproyecto contempla algunas categorías adicionales de vehículos que no estaban consideradas en los acuerdos emitidos por la SCT, como los automóviles y los camiones cuyo peso no excede los 11,000 kg.

Objetivo del anteproyecto. En el apartado 1 del anteproyecto se indica que el objetivo de la NOM es establecer los límites máximos de velocidad para vehículos de autotransporte. Sin embargo, en la sección 5.2 se obliga a la instalación de un dispositivo que no sólo mide la velocidad de recorrido, sino también cambios de conductor, períodos de conducción y tiempos de estacionamiento. Pareciera que la SCT quiere verificar el cumplimiento de otras regulaciones vigentes, no sólo de los límites máximos de velocidad. De hecho, con el esquema propuesto la SCT estaría transfiriendo la gran mayoría de los costos de verificación de la norma propuesta y de otras regulaciones a los transportistas. Esto también pone en duda el supuesto de que la NOM no tendría un impacto oneroso en las empresas.

Uso del dispositivo de control de velocidad. No obstante las ampliaciones y correcciones a la manifestación de impacto regulatorio (MIR) enviadas a la COFEMER mediante el oficio 4-868 de fecha 9 de octubre de 2000, la MIR aún no contiene información que demuestre convincentemente que el uso del dispositivo contemplado, con costo de entre 1,000 y 1,300 dólares EUA, sea la mejor opción regulatoria para verificar el cumplimiento de los límites de velocidad. A pesar de que la obligación de usar el dispositivo estuvo vigente legalmente de 1982 a 1992, no se presenta ninguna información empírica que pudiera permitir evaluar la eficacia del dispositivo o justificar su implantación.

Inviolabilidad del dispositivo. En el punto 5.2.2 del anteproyecto se especifica que se debe garantizar la inviolabilidad del dispositivo. Esta es una consideración muy importante, ya que es posible que se alteren los dispositivos, con lo cual la norma perdería su efectividad. Existe una larga historia de manipulación de dispositivos de este tipo en México y sería conveniente asegurar su efectividad (posiblemente a través de una norma de las especificaciones del instrumento) antes de requerirlo a todos los autotransportistas.

Ámbito de aplicación y alternativas a la norma propuesta. En virtud de la escasa información que demuestre que el dispositivo de control de velocidad sea un instrumento efectivo para la verificación y cumplimiento de los límites de velocidad, y de que no ha existido la obligación de incorporar los dispositivos desde 1992 (por lo que muchas unidades en operación no cuentan con dispositivos que cumplen con esta NOM y que funcionan), se deberían considerar detenidamente otras alternativas. Es necesario comparar la relación costo-efectividad & exigir este dispositivo con alternativas como la eliminación completa del dispositivo (que la verificación del cumplimiento recaiga exclusivamente en la Policía Federal de Caminos), o la obligación a instalar el dispositivo sólo para los fabricantes de vehículos nuevos (y no para los vehículos ya en circulación). Esta última opción reduciría la inversión requerida para cumplir con la norma como proporción del valor de los vehículos sujetos a la norma y, por lo tanto, sería mucho menos onerosa.

Conclusión. Esta comisión no recomienda la expedición de la norma con la obligación a instalar el dispositivo de control de velocidad en todos los vehículos de autotransporte fabricados y en circulación, en tanto no se compruebe fehacientemente que el beneficio neto de la reducción en los riesgos (impactos y su probabilidad) y el interés público a proteger se justifiquen desde el punto de vista de la sociedad.