



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/18/1617

Acuse

Asunto: Se emite Dictamen Total No Final del anteproyecto:
Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-2-087-2017
Que establece los tiempos de conducción y pausas
para conductores de los servicios de autotransporte
federal.

Ciudad de México, a 19 de abril de 2018.

MPA. Rodrigo Ramírez Reyes
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Presente

Hago referencia al anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-2-087-2017 Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal, y a su respectivo formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de alto impacto con análisis de riesgos, enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del Sistema Informático de la MIR, el 09 de marzo de 2018.

Asimismo, posterior de recibir el anteproyecto y su formulario de la MIR, la COFEMER revisó la información y emitió su oficio de aceptación del Acuerdo de Calidad Regulatoria, con fecha 26 de marzo de 2018 y COFEME/18/1350, en donde la COFEMER resolvió que la regulación de análisis se sitúa en los supuestos señalados en el artículos Tercero, fracciones III (i.e con la expedición del acto administrativo de carácter general se atienden compromisos internacionales) y V (i.e los beneficios aportados por el acto administrativo, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, sean superiores a los costos), y Cuarto y Quinto del *Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las Dependencias y Organismos Descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los*

que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (Acuerdo Presidencial).

En consecuencia, el anteproyecto referido y su MIR se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la LFPA, derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H, y 69-J de ese ordenamiento legal, y en específico del procedimiento establecido en el ACUERDO por el que se modifica el Anexo Único, Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio publicado el 26 de agosto de 2010, publicado en el DOF el 16 de noviembre de 2012, la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Total No Final

I. Definición del problema y objetivos generales

Con base en la información presentada por la SCT, respecto a los objetivos generales de la regulación, se observa que el objetivo del proyecto es regular los tiempos de conducción y pausa de los conductores del servicio del autotransporte federal. Por lo que respecta a la problemática, la Dependencia indicó que, cada año pierden la vida aproximadamente 16,500 personas, derivado de accidentes de tránsito, lo que representa el 1.7% del producto interno bruto, considerando costos directos relacionados con los mismos. De acuerdo a estimaciones de la Policía Federal, el 84% de los accidentes viales son atribuibles al factor humano y en gran medida, son provocados específicamente por la extenuación física, mental o ambas; además consideran que existe una falta de legislación en materia de los tiempos de conducción y pausa de los conductores del autotransporte federal.

Al respecto, la COFEMER considera que el objetivo de la regulación es claro; sin embargo en la problemática el regulador no presenta elementos necesarios como las diversas causas que motivan la presentación de la propuesta. Además, respecto a la información estadística que presenta, no indica las fuentes oficiales que permitan asegurar que dichas estadísticas sean confiables y verificables. Por lo que, se solicita a la Dependencia realice una modificación del apartado de problemática que da origen a la regulación.

MA

II. Identificación de posibles alternativas regulatorias

La SCT presentó dos alternativas para atender la situación planteada que corresponden a:

- *Otro tipo de regulación.* La SCT señaló que al no emitir la Norma Oficial Mexicana se mantendría o incrementaría la incidencia de accidentes viales y la consecuente pérdida de vidas humanas., por lo que es necesario incidir en la principal causa de accidentabilidad: el factor humano, en este caso evitando la extenuación física, mental o ambas de los conductores. De esta manera se pretende reducir el costo directo e indirecto de los accidentes de tránsito que actualmente se estiman en 1.7% del producto interno bruto.
- *Esquemas de autorregulación:* La SCT presentó la alternativa para atender la situación planteada que corresponde a: la Dependencia indicó que generar un esquema de autorregulación del autotransporte en materia de horas de conducción y tiempos de pausa, generaría esquemas de desigualdad entre empresas (personas morales) y personas físicas (hombre camión), ya que en ambos casos la infraestructura puede variar de una persona a otra, lo que evidentemente los colocaría en un estado de desigualdad.

Al respecto, se observa que la primera alternativa denominada "Otro tipo de regulación" no se justificada, debido a que la descripción que se realizó, únicamente fortalece la información ya presentada en el apartado de problemática. Por lo que se solicita a la SCT que indique, siendo el caso, si consideró que algún otro tipo de ordenamiento jurídico pudiera sustituir a la NOM con el propósito de contrastarlo con la propuesta que se está analizando e incorporar los elementos cualitativos y cuantitativos que sirvan para contrastarlo con la propuesta de la NOM.

Por otro lado, respecto al apartado sobre justificar las razones por las cuales se considera que el presente proyecto es considerada la mejor propuesta de política pública, la SCT indica que: la propuesta es la mejor opción debido a que una NOM es de observancia obligatoria y se pueden establecer parámetros técnicos, basados en evidencia médico-científica, técnica y fundamentos legales para poder regular los tiempos de conducción y pausa, de lo que no existe ninguna regulación en el país.

MA



Por lo que respecta a la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países, el regulador señaló como se puede observar en la Tabla 1. Horarios de conducción, que el país que establece el número de horas máximas para la conducción es Canadá con 13 horas, mientras que la Unión Europea establece 9 horas como máximo. Lo anterior, relacionado con la propuesta regulatoria en México, se puede desprender que la propuesta de la SCT establece 14 horas de conducción máximo con un descanso de al menos 8 horas.

Tabla 1. Horarios de conducción

País	Horas máximas de conducción	Pausas requeridas
Australia	12 hrs.	Pausas de 30 minutos cada 5 horas de manejo
Canadá	13 hrs.	Mínimo de 10 horas de descanso
Nueva Zelanda	11 hrs.	Mínimo de 9 horas de descanso
Unión Europea	9 hrs.	Pausa de 30 minutos por cada 3 horas de conducción por 12 de descanso

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la SCT.

Con base en la información en el análisis anterior, se requiere que en éste apartado la SCT proporcione la información que justifique la inclusión de la alternativa "Otro tipo de regulación" y proporcione las fuentes bibliográficas de la experiencia internacional que se señala en la tabla anterior, con la finalidad de corroborar la información proporcionada.

III. Impacto de la regulación

A. Análisis de Riesgos

Respecto al apartado de riesgos, la SCT brindó información de cómo la regulación busca mitigar o prevenir los siguientes tipos de riesgos: (i) salud animal o vegetal, (ii) laboral, (iii) salud humana, (iv) medio ambiente, (v) consumidores o economía y (vi) seguridad. No obstante y con base en la información llenada en la calculadora de impacto, se solicita a la Dependencia que justifique únicamente el riesgo de "salud humana" que fue el riesgo seleccionado en dicha calculadora y en los

MA



otros casos la leyenda de "No aplica", o en su caso, justifique por qué considera adecuado la inclusión los otro tipo de riesgos.

Asimismo, en el caso del o los riesgos que finalmente considere adecuado que se mantengan, indicar a qué población afecta, el origen y el área del riesgos y la probabilidad de ocurrencia, con su respectiva categoría (i.e. aceptable, moderado, alto). Por otro lado, la COFEMER le solicita a la Dependencia que proporcione información adicional, estableciendo en términos generales los umbrales aceptados de nivel de riesgo conforme a las mejores prácticas internacionales.

B. Acciones regulatorias del análisis de riesgo

En relación con las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo, la SCT señaló la siguiente acciones regulatorias.

Tabla 2. Acciones regulatorias del análisis de riesgos.

Acción implementada	Situación esperada con la implementación de la regulación	Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción
Mitigar uno de los agentes nocivos que conllevan a la presentación de accidentes en los conductores del autotransporte, que es la fatiga, regulando los tiempos de conducción y de descanso en los conductores el autotransporte federal.	Se espera reducir la incidencia de accidentes y lesiones fatales derivadas de accidentes viales que actualmente se estima en 16,500 muertes por año, y reducir el 1.7% del producto interno bruto que se pierde en estos siniestros.	Las instituciones de salud a nivel federal reportan estadísticas de las defunciones por causa, además el INEGI las concentra acorde al Sistema de Metodología de las Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS), en dichas estadísticas se deberá ver reflejado el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito, al incidir en la



Acción implementada	Situación esperada con la implementación de la regulación	Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción
		mitigación de la extenuación física, mental o ambas que es una de los principales causas que contribuyen a la génesis de accidentes.
Indicador de impacto		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Número de incidencia de accidentes viales reportados por la Policía Federal, CAPUFE. 2. Número de víctimas fatales por accidentes viales reportadas por instituciones de salud como IMSS, ISSSTE, SSA, Secretarías de Salud Estatales, INEGI. 3. Costos estimados por la autoridad que levanta el parte del accidente (Policía Federal). 		

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

La COFEMER considera que la SCT realizó un gran esfuerzo para identificar las acciones regulatorias del análisis de riesgo. No obstante, se le solicita a la SCT que presente indicadores de impacto en términos de porcentajes, tasas de variación o índice, debido a que tener un indicador en términos absolutos no refleja la unidad de medida. Además, se sugiere a la SCT establecer una línea base para los indicadores de impacto antes de la implementación de la regulación para observar su evaluación en el tiempo y poder determinar si la regulación contribuyó a mejorar los riesgos planteados, para ello se sugiere que los indicadores en general contengan entre otros, los siguientes componentes: nombre del indicador, método de cálculo, frecuencia de medición, línea base, metas.¹

C. Análisis de cargas administrativas

La SCT en este apartado identificó y justificó, si la emisión del instrumento regulatorio crea, modifica o elimina trámites federales, generando posibles cargas administrativas, las cuales son:

- Modificación del trámite SCT-02-021-B, con la Reducción del plazo máximo de resolución

¹ Para mayor detalle véase el documento *Guía para el diseño de indicadores estratégicos* de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público Págs. 21-27, disponible en: <http://transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaIndicadores.pdf>

de 90 a 75 días naturales.

- Eliminación del trámite SCT-02-061-B y la modificación del trámite SCR-02-061-A

No obstante, el apartado se refiere a los trámites federales que se crean, modifican o eliminan con la emisión de la propuesta regulatoria. Por lo que se solicita a la Dependencia, indicar que la propuesta no realiza alguna modificación con la emisión de la NOM.

D. Análisis de acciones regulatorias

Respecto al presente apartado en el formulario de la MIR, la SCT mencionó que las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que atienden o mitigan una situación de riesgo señalando los siguientes:

4.1 Todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos cuando: a) Ha conducido hasta cinco horas continuas, o bien; Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones del viaje. 4.2 Los periodos de pausa, en ningún caso podrán ser acumulables. 4.3 Durante todo el tiempo de conducción, el conductor debe portar la Bitácora de Horas de Servicio y exhibirla a la autoridad competente cuando esta le sea requerida; la cual debe ser de uso personal e intransferible. El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos. 4.4 Los permisionarios pueden aprovechar los dispositivos tecnológicos disponibles con el objeto de cumplir las disposiciones del presente ordenamiento, tales como el tacógrafo u otras aplicaciones electrónicas. 4.5 El permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un segundo conductor cuando: a) El tiempo de viaje entre el punto de origen y el destino final exceda las 9 horas. b) En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Norma. 4.6 En el autotransporte de carga, deberán organizarse los viajes considerando lo siguiente: (6.3 OIT): a) En viajes que excedan las 10 horas de duración, el conductor deberá tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 del presente Anteproyecto de Norma.

Para lo cual la SCT justifica que dichas obligaciones tienen como propósito establecer los tiempos en el cual el conductor deba realizar una pausa dentro de su jornada de conducción y consideraciones especiales como relevo en caso de que un conductor exceda las 9 horas de conducción mitigaría la extenuación física, mental o ambas de los conductores, disminuyendo el riesgo de accidentabilidad. En virtud de lo anterior, la COFEMER considera que en dicho apartado se atiende lo solicitado.



E. Análisis costo-beneficio

Respecto a este apartado, en el formulario de la MIR la Dependencia señaló lo siguiente:

- De los costos

La Dependencia indicó que el grupo o industria afectado corresponde a autotransporte de pasaje y turismo, debido a que el numeral 4.5 del proyecto de norma, indica que el permisionario el transporte deberá considerar a un segundo conductor cuando el viaje entre el punto de origen y el destino final exceda las 9 horas de conducción. No obstante, y como lo indica el regulador la mayoría de las empresas de autotransporte de pasada con trayectos prolongados ya contemplan a un segundo conductor, debido a lo anterior, se omitirá en éste análisis a los permisionarios de servicios de pasaje, considerando únicamente el de turismo.

Variables a considerar para el cálculo del impacto económico a los permisionarios:

- Según el Observatorio Laboral de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, el salario promedio mensual de un trabajador de autotransporte de pasaje y turismo en el rubro de "Las ocupaciones comprendidas en este módulo conducen y operan autobuses, camiones y/o trolebuses de líneas de servicios de transporte concesionadas o privadas para trasladar pasajeros por rutas preestablecidas urbanas, suburbanas y foráneas", se tiene que es de 5,443.00 pesos mensuales (lo que representa aproximadamente 181 pesos diarios).
- En el Anuario Estadístico de 2015 de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) de la SCT, reportó un total de 10,500 personas físicas (hombre-camión (dueños del vehículo que conducen), lo que se deduce que más de la mitad (57%) de los permisionarios son hombre camión.

Se realizó una encuesta representativa para el personal del autotransporte federal que sirvió como referencia para el análisis de impacto de la NOM en la cual se estimó que el 68.5% del personal del autotransporte de turismo conduce más de 9² horas al día. Con base a la registro administrativo de la

² Es importante mencionar que el regulador indicó que eran 14 horas. Sin embargo, se identificó que deberían de ser 9 horas.



Acuse



SCT, se indicó que se cuenta con 10,500 licencias de turismo autorizadas, por lo que como se puede observar en la Tabla 3. Costo de la regulación del personal de turismo, existe 3% de la encuesta que indicó que conduce más de 17 horas, lo que representan 315 permisionarios; 6.6% de encuestados que indicaron manejar al menos 16 horas y así sucesivamente, por lo que el siguiente análisis de costo aplicará a aquellos conductores que se sitúen por encima de las 9 horas. Como se puede observar en la misma tabla, se presentan las horas adicionales del segundo conductor.

Tabla 3. Costo de la regulación del personal de turismo

Horas de conducción	Porcentaje de horas que conducen, de acuerdo a la encuesta	Número de licencias que correspondería en términos de los porcentajes de la encuesta al universo población	Horas extras a la jornada laboral de 9 horas	Costo
>17 Hrs.	3.0%	315 permisionarios	9 Hrs	MX\$57,080
16 Hrs.	6.6%	688 permisionarios	8 Hrs.	MX\$124,863
15 Hrs.	4.5%	472 permisionarios	7 Hrs.	MX\$85,620
14 Hrs.	6.6%	688 permisionarios	6 Hrs.	MX\$124,863
13 Hrs.	1.5%	157 permisionarios	5 Hrs.	MX\$28,540
12 Hrs.	25.8%	2,713 permisionarios	4 Hrs.	MX\$492,316
11 Hrs.	2.2%	236 permisionarios	3 Hrs.	MX\$42,810
10 Hrs.	18.4%	1,927 permisionarios	2 Hrs.	MX\$349,616
9 Hrs.	3.9%	413 permisionarios	1 Hrs.	MX\$74,918
8 Hrs.	20.8%			
<7 Hrs.	6.7%			
Promedio de los que exceden 14 horas de conducción		7,197 permisionario		MX\$1,380,626

MA

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la SCT.

Asimismo, en la Tabla 3. se cuenta con la columna del costo para el caso de los conductores del servicio turístico, y este dato se obtiene, en el caso de los conductores que se sitúan en el caso de mayor

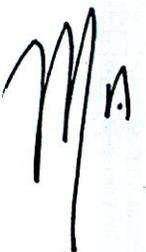
a 17 horas de conducción, de multiplicar 315 permisionarios por 181 pesos de salario diario dando como resultado 57,080 pesos mexicanos. Para el caso de los conductores que señalaron en la encuesta que conducen más de 16 horas, se identificó a 688 permisionarios por los 181 pesos de sueldo diario se tiene como resultado 124,863 pesos mexicanos y así sucesivamente hasta tener el total de la suma de los 7,197 permisionarios pagándoles el salario de 181 pesos de salario diario.

Por lo tanto, se estima que la ponderación del impacto económico de la rama del autotransporte de turismo sería de: \$1,380,626 pesos mexicanos.

Adicionalmente, se cuenta con el análisis de impacto en costos en el mercado de autotransporte de carga, por lo que las variables de interés serán:

- i. Según el Observatorio Laboral de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, el salario promedio mensual de un trabajador de autotransporte de carga en el rubro "Las ocupaciones comprendidas en este módulo conducen y operan camiones de carga unitarios, remolques, tractocamiones articulados y doblemente articulados para transportar diversos productos -- combustibles, líquidos, materiales pesados por caminos de red urbana, estatal y federal, en instituciones de transportación de carga pública y/o privada", se tiene que es de 6,122.00 pesos mensuales (lo que representa 204 pesos de salario diario).
- ii. En el Anuario Estadístico de 2015 de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) de la SCT, reportó un total de 135,377 personas físicas (hombre-camión: dueños del vehículo, por lo que se infiere que más de la mitad (84.2%) son hombre-camión) mientras que en el mismo año se reportaron un total de 21 337 permisionarios de carga como personas morales, muchos de los cuales la incluyen un segundo conductor, por lo cual esta última cifra no será considera para fines de los cálculos siguientes.

Se realizó una encuesta representativa para el personal del autotransporte federal que sirvió como referencia para el análisis de impacto de la NOM en la cual se estimó que el 14.1% del personal del autotransporte de carga conduce más de 14 horas al día. Con base a la registro administrativo de la





Acuse

SCT, se indicó que se cuenta con 156,714 licencias de carga autorizadas, por lo que como se puede observar en la Tabla 4. Costo de la regulación del personal de carga, 3% de los encuestados indicó que conduce más de 17 horas, por lo que serían 4,696 permisionarios; 6.6% de encuestados; es decir, 10,272 permisionarios indicaron manejar al menos 16 horas y así sucesivamente, por lo que el siguiente análisis de costo aplicará a aquellos conductores que se sitúen por encima de las 14 horas de conducción. Como se puede observar en la misma tabla, se presentan las horas adicionales del segundo conductor.

Tabla 4. Costo de la regulación del personal de carga

Horas de conducción	Porcentaje de los conductores	Número de permisionarios que representan	Horas extras a la jornada laboral de 14 horas	Costo
>17 Hrs.	3.0%	4,696	9 Hrs.	MX\$958,205
16 Hrs.	6.6%	10,272	8 Hrs.	MX\$2,096,074
15 Hrs.	4.5%	7,043	7 Hrs.	MX\$1,437,308
14 Hrs.	6.6%	10,272	6 Hrs.	MX\$2,096,074
13 Hrs.	1.5%			
12 Hrs.	25.8%			
11 Hrs.	2.2%			
10 Hrs.	18.4%			
9 Hrs.	3.9%			
8 Hrs.	20.8%			
<7 Hrs.	6.7%			
Promedio de los que exceden 14 horas de conducción		22,010 permisionario		MX\$6,587,662

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la SCT.

Asimismo, en la Tabla 4. se cuenta con la columna del costo para el caso de los conductores de autotransporte de carga, y este dato se obtiene, en el caso de los conductores que operan más de 17

MA



horas de multiplicar 4,696 permisionarios por 204 pesos de sueldo diario dando como resultado 958,205 pesos mexicanos. Para el caso de los conductores que señalaron en la encuesta que conducen más de 16 horas, se identificó a 10,272 permisionarios por los 204 pesos de sueldo diario, se tiene como resultado 2,096,074 pesos mexicanos y así sucesivamente hasta tener el total de la suma de los 22,010 permisionarios que pagándoles el salario de 204 pesos se tiene un costo total de 6,587,662 pesos mexicanos.

En ese sentido, el impacto económico de la rama del autotransporte de carga sería de 6,587,662 pesos mexicanos.

No se omite señalar que la SCT indicó que, al considerarse un segundo conductor, se utilizó un salario promedio diario por jornada de \$181.4 pesos para turismo y \$204.1 pesos para carga y no se consideró el pago a destajo o por hora para no trasgredir la Ley Federal del Trabajo con relación a los salarios mínimos, considerando que el salario mínimo para 2018 de \$88.36 de acuerdo a la Comisión Nacional de Salarios Mínimos, siendo más del doble el ingreso promedio para este sector económico en relación al salario mínimo.

Finalmente, con base en los datos y cálculos de la SCT el costo de la regulación sería la suma del impacto de autotransporte de turismo y carga que ascendería a \$7,968,288 pesos mexicanos.

- De los beneficios

Para el análisis de los beneficios de la regulación, la SCT indicó que las lesiones sufridas por accidentes de tránsito representan una fuerte carga económica para la persona involucrada, su familia, el sistema de salud y la sociedad en general. Las víctimas directamente involucradas utilizan servicios de salud hospitalarios o ambulatorios por esta causa. A partir de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición realizada en México (ENSANUT 2012)¹ se estimó que 320,496 personas necesitaron ser hospitalizadas por lesiones sufridas por accidentes de tránsito durante el año previo a la ENSANUT 2012, lo cual representó 7.2% del total de todas hospitalizaciones. En promedio, cada lesionado dura

MA

entre 5 y 6 días hospitalizado, pierde 26 días y 43% de los lesionados tarda en promedio un año para reincorporarse a su actividad laboral.

Por la magnitud de este problema, en términos monetarios se estimó que implicó un costo de 7 598 millones de dólares durante 2007 desde la perspectiva del sistema de salud, lo que representa 1% del Producto Interno Bruto. Adicionalmente, es necesario sumar otros gastos como pago de seguros, multas y pérdidas materiales, lo que de acuerdo al STCONAPRA asciende a 1.7 % del PIB, lo que representa aproximadamente 150,000,000,000 de pesos mexicanos, de los cuales de acuerdo a Dirección General de Autotransporte Federal los accidentes del Autotransporte Federal representan un gasto de 52,402,000,000 pesos mexicanos, teniendo en consideración que estos últimos son de mayor impacto debido a que generalmente resultan en un mayor número de lesionados o fallecidos debido a los vehículos de mayor volumen o en su caso, pasajeros y mayores velocidades en las vialidades en las que circulan.

Por lo anterior, y con base en los datos presentados por la SCT el gasto en que incurren los hogares en México por los daños causados por accidentes implicaría un ahorro en términos de no destinar dichos recursos para gastos hospitalarios y daños causados como se explicó anteriormente. Por lo que, los beneficios considerados que generaría la regulación sería de \$52,402,000,000 pesos mexicanos. No obstante, se sugiere que para futuras ocasiones sería de vital importancia que la Dependencia presente de forma focalizada los cálculos.

- De la justificación que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos

De los apartados anteriores se obtiene que:

Costo de la regulación: \$7,968,288 pesos mexicanos

Beneficio de la regulación: \$52,402,000,000 pesos mexicanos

MA

Por lo que, la COFEMER de acuerdo a la información presentada observa que el beneficio de emitir la regulación es mayor a los costos que implica la regulación.

IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En lo que respecta a este apartado, la SCT menciona que la forma y mecanismos que utilizará para implementar la regulación será mediante la publicación de la Norma Oficial Mexicana que deberá ser de observancia obligatoria para el personal de autotransporte federal. No obstante, la sola publicación *per se* no es la única condición necesaria ni suficiente para el cumplimiento de la regulación. En ese sentido, se solicita a la Dependencia haga una descripción sustantiva para conocer qué mecanismos utilizaría para lograr que en las carreteras federales, no circulen conductores que han superado los horarios permitidos de conducción.

Por lo otro lado, la Dependencia indica que los esquemas de inspección, verificación, vigilancia y sanciones para garantizar el cumplimiento de la regulación son los que determina el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (RTCPJF), en sus artículos 83 y 91. En ese sentido, una vez que se ha revisado el reglamento, se puede ver que el esquema de inspección se realizaría mediante la bitácora de horas de servicio que contiene la información de las horas que el conductor lleva operando la unidad, el origen-destino, los tiempos de descanso, entre otros. Además el reglamento indica que sería el personal de la Policía Federal y el personal médico autorizado, quienes determinarán las condiciones de los conductores respecto a sus signos de cansancio, asimismo se indica que las sanciones por conducir en situación de cansancio sería de una multa de 25 a 50 veces la cuota diaria que establece el reglamento.

La SCT indicó que los resultados esperados de la aplicación de la regulación serán: la disminución de las lesiones o muertes ocasionadas por accidentes viales y los costos de los daños materiales que éstos generan. Finalmente, sobre los indicadores y estadísticas con que se pretende dar seguimiento a la regulación, la SCT indicó que no le aplica. No obstante, se le solicita a la dependencia presente algunas

MA



ACUSE

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

propuestas de indicadores para dar seguimiento a la Norma Oficial Mexicana, con el objetivo de conocer el impacto de su implementación y la futura viabilidad de su continuidad. En ese sentido, será necesario que la Dependencia presente indicadores encaminados a mostrar en el tiempo, la disminución de las lesiones o muertes y daños materiales, objetos de la regulación.

V. Evaluación de la propuesta

Con base a la información presentada por la Dependencia, la forma y los medios a través de los cuales evaluará el logro de la regulación sería a partir del: número de accidentes viales reportados por la policía federal, número de accidentes viales reportados por el INEGI, número de lesiones derivadas de accidentes viales reportadas por las instituciones de salud, número de defunciones reportadas por accidentes viales por instituciones de salud y el INEFGI y los costos directos de los accidentes reportados en el parte de accidentes en carreteras federales (Policía Federal).

La COFEMER considera que presentar las estadísticas como se ha mencionado (términos absolutos), sería de gran utilidad para darle seguimiento a la propuesta regulatoria. No obstante y como se indicó en el apartado anterior, es necesario generar indicadores en porcentajes, índices, tasas de crecimiento, entre otros, con el propósito de contrastar las estadísticas con un año base.

VI. Consulta Pública

La SCT en el apartado correspondiente de la consulta pública, mencionó que el mecanismo por el cual llevó a cabo esta acción fue mediante la formación de grupos de trabajo/comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto y mediante el subcomité número cinco "criterios médicos, científicos y tecnológicos aplicables al personal que conduce, opera y/o auxilia en caminos y puentes de jurisdicción federal" perteneciente al comité consultivo nacional de normalización de transporte terrestre. Adicionalmente, se informa a la SCT que desde el 9 de marzo del 2018 el anteproyecto analizado se hizo público a través del portal de internet de la COFEEMER, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 69-K de la LFPA. Por lo que, la COFEMER recibió comentarios de

MA

particulares interesados sobre el contenido del anteproyecto, mismos que pueden ser consultados en la siguiente dirección electrónica:

<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/21494>

En virtud de lo anterior, se hace del conocimiento de la Dependencia que a la fecha de emisión del presente oficio se ha recibido 1 comentario de parte de los interesados, misma que ya fue atendida por parte de la Dependencia. Por lo anteriormente expuesto, la COFEMER le solicita a la Dependencia, en tanto no se emita el Dictamen Final al anteproyecto, deberá de darle atención a todos los comentarios de las partes interesadas.

VII. Observaciones puntuales al anteproyecto

Adicional a las observaciones realizadas al presente dictamen, la COFEMER con la finalidad de contribuir con la SCT en materia de mejora regulatoria, efectúa los siguientes comentarios y recomendaciones al anteproyecto:

- En el numeral 3.9 de las Definiciones sobre el Servicio de autotransporte de pasajeros, se indicó "El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos". No obstante, no queda clara como si lo fue en el caso del servicio de carga y el servicio de turismo quienes son los sujetos que utilizaran el servicio y aunque sea reiterativo, se sugiere se mejore la definición para que el regulado comprenda a qué población se refiere.
- En el numeral 4.5 se indican los supuestos en donde los permisionarios del transporte de pasaje y turismo están obligados a considerar un segundo conductor. Mientras que en la regulación no se identifica un numeral exclusivo que ayude a comprender en qué casos el permisionario de transporte de carga deba de contratar a un segundo conductor. El numeral que de alguna forma hace referencia a lo mencionado es el numeral 4.7. que establece el tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas. No obstante, para no tener interpretaciones de la regulación, se sugiere a la Dependencia desarrolle un numeral que indique los casos en que se deba de contratar un segundo conductor para el transporte de carga.





VIII. Acuerdo presidencial

La COFEMER, basándose en la información presentada en el anteproyecto y su respectivo formulario de la MIR, considera que los elementos aportados por la SCT son los necesarios para dar cumplimiento al Artículo Quinto del Acuerdo Presidencial. Se especifica lo siguiente en el transitorio Segundo del anteproyecto:

“En cumplimiento al artículo Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el trámite con Homoclave SCT-02-061-B y se modifica el trámite con Homoclave SCT-02-021-B reduciendo el plazo máximo de resolución de 90 a 75 días naturales”

MA

La siguiente tabla presenta la información relevante:

Tabla 5. Cumplimiento del Acuerdo Presidencial

Costo de la regulación	Costo que se elimina
\$7,968,287.91	\$44,102,292.19

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la SCT. * La COFEMER verificó el cálculo del costo de cumplimiento que se elimina con base en el modelo de costeo estándar, de uso común por los países de la OCDE.

Por lo anterior, la COFEMER considera que la información que presenta la SCT, permite observar que en el transitorio Segundo se especifica que se reducirá el plazo máximo de resolución de 90 a 75 días naturales del trámite con Homoclave SCT-02-021-B que generará un ahorro de 25,706,077.79 y la eliminación del trámite con Homoclave SCT-02-061-B que deriva en un ahorro de 18,396,214.39 y que sumando ambas acciones se tiene un total de \$44,102,292.19 pesos mexicanos; por lo que el ahorro neto de dar atención al Acuerdo Presidencial será de \$36,134,004.28 pesos mexicanos.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Finalmente, la COFEMER queda en espera de que la SCT se pronuncie sobre el total de los comentarios derivados del anteproyecto, así como al presente Dictamen Total No Final y se realicen las modificaciones que correspondan o bien, manifieste por escrito las razones por las cuales no las considera procedentes, para los efectos a que se refiere el artículo 69-J de la LFPA.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI, XXXVIII y penúltimo párrafo y 10 fracción VI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*; así como el Artículo Primero, fracción IV, 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,

Dr. Marcos Santiago Avalos Bracho
Coordinador General