



COMISION FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

**COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA
DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS**

COFEME/05/1660

México, D.F., a 5 de julio de 2005.

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
OFICIALIA MARÍA

5 JUL -6 20:01

UNIDAD DE
REGULACIÓN EN TRÁMITE
A F I C I A L I S M O

**LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)
P R E S E N T E**

Me refiero al anteproyecto denominado **"Aviso por el que se informa a los usuarios del tramo carretero Valles-San Luis Potosí, su cambio de clasificación del tipo B2 a C, de conformidad con lo que establece el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal"** y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de Emergencia, remitidos por la SCT el 27 de junio de 2005 y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), con base en el artículo 30 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), el día 28 del mismo mes y año, a través del portal de internet de Manifestaciones de Impacto Regulatorio.

Al respecto, con fundamento en los artículos 4º, fracción I, y 5º, segundo párrafo, del Acuerdo por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 12 de mayo de 2004, y modificado el 28 de febrero de 2005 (el Acuerdo de Moratoria Regulatoria), 69-E, 69-G, 69-H y 69-J de la LFPA, 7, fracción II, y 9, fracción XI, y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como Único, inciso b), del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, se le informa que la excepción invocada por la SCT a propósito de la moratoria regulatoria vigente¹ que le permitiría la emisión del anteproyecto de referencia, no resulta procedente; esto último, debido a que no se demostró, de manera clara y contundente, que dicha regulación pretende atender una situación de emergencia ajustándose a los criterios establecidos sobre el particular en el artículo 4º, fracción I, incisos a) y b) del propio Acuerdo de Moratoria Regulatoria, mismos que se señalan a continuación:

- a) Tener una vigencia no mayor de seis meses, misma que, en su caso, podrá ser renovada por una sola ocasión por un periodo igual o menor.
- b) Se busque evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente, a la salud o bienestar de la población, de la salud animal y sanidad vegetal, al medio ambiente, los recursos naturales o a la economía.

mayor abundamiento, en el anteproyecto no se establece una vigencia no mayor de seis meses del mismo sino que, en los términos en que se encuentra redactado, dicho anteproyecto tendría una vigencia indefinida, no ajustándose así a lo señalado en el artículo 4º, fracción I, inciso a), del Acuerdo de Moratoria Regulatoria.

¹ I.e. que la regulación pretende atender una situación de emergencia.

*Recibir
5 de julio de 2005
20:01*



COMISION FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Por otra parte, la SCT no presentó evidencia suficiente para demostrar, de la manera clara y contundente que prescribe el citado artículo 4º, fracción I, inciso b), del Acuerdo de Moratoria Regulatoria, que la regulación atenderá una situación de emergencia buscando, a través del cambio de clasificación para el tramo carretero en comento, evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente a la población, toda vez que:

- a) La SCT señala en el formulario de la MIR presentado que la interacción entre vehículos pesados y automóviles es el factor de riesgo que se agrava por las características geométricas del camino, por los volúmenes de tránsito actuales y por condiciones climatológicas desfavorables; asimismo, la Dependencia expuso que "al aumentar el número de camiones que son vehículos más lentos, los conductores de automóviles tienden a realizar maniobras de rebase inadecuadas, invadiendo el carril contrario en curva y aumentando su velocidad para incorporarse a su carril después. En esta maniobra para evitar un choque de frente con el vehículo que circula en el carril contrario el vehículo ligero se sale del camino".

De lo anterior, la SCT no demostró que la principal fuente de accidentes sea atribuible a la presencia de ciertos vehículos pesados, sino más bien se deduce que ello obedece a las maniobras de rebase inadecuadas por parte de los conductores y a su imprudencia. Por tal motivo, no queda demostrado, de manera clara y contundente, que a través de la regulación propuesta por la SCT se pueda evitar un daño inminente o bien atenuar o eliminar un daño existente.

- b) La SCT presentó información insuficiente para analizar el grado de accidentalidad en el tramo carretero Ciudad Valles-San Luis Potosí. Ello, en virtud de que esa Dependencia únicamente proporcionó, por un lado, información relativa a número de accidentes, número de muertos y heridos ocurridos durante el año 2004 mientras que, por otro, presentó cifras correspondientes a tan sólo el primer cuatrimestre de 2005. Al tratarse de periodos que en magnitud son distintos entre sí, no resultan plenamente comparables, por lo que técnicamente no es posible inferir alguna tendencia ascendente en el grado de accidentalidad en el tramo en comento, y que el mismo sea ocasionado por la presencia de determinados vehículos pesados. De igual forma, las cifras presentadas no permiten calcular efectos estacionales que pudiesen estar presentes y relacionados con los accidentes que ocurren.
- c) La SCT argumenta que el índice de accidentes por millón de vehículos kilómetro obtenido durante los últimos 5 años en el tramo de referencia es en promedio de 1.35, el cual, es más del doble del índice de accidentes estatal (0.60) y de la media nacional (0.58). Sobre este aspecto, resulta sesgado comparar un índice de accidentes para tramos carreteros con ciertas características específicas geométricas, de orografía, climatológicas, entre otras, con el promedio observado en la red de carreteras del país, el cual está conformado por tramos de distintas características a las del tramo en comento. En todo caso, la SCT debería comparar el grado de accidentalidad del tramo Ciudad Valles-San Luis Potosí con otros tramos cuyas características sean similares².

² Por ejemplo, de ser aplicables, los correspondientes a las comisarias de sector de la Policía Federal Preventiva en Zamora, Morelia, Tepic, Zacatecas, Tlaxcala, Oaxaca o Ciudad Victoria.

9
44



COMISION FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

**COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA
DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS**

Adicionalmente, y de conformidad con lo señalado en el artículo 6º, último párrafo, del Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, la SCT puede modificar, reducir o ampliar la clasificación de los caminos y puentes de jurisdicción federal cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los **requerimientos económicos y de comunicación del país**, previo aviso publicado en el Diario Oficial de la Federación. En este sentido, la SCT debió considerar y exponer cómo tomó en cuenta tales requerimientos económicos y de comunicación del país en la confección del anteproyecto, punto respecto del cual la Dependencia fue omisa.

Finalmente, le informo que, en caso de que la SCT discrepe con la resolución que la COFEMER comunica a través del presente oficio, podrá solicitar la conformación del comité previsto en el artículo 5º, tercer párrafo, del Acuerdo de Moratoria Regulatoria, a efecto de que se resuelva lo conducente con la participación de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, en los términos señalados en el propio Acuerdo.

ATENTAMENTE

**LIC. DAVID QUEZADA BONILLA
COORDINADOR GENERAL**

C.c.p. *Lic. Carlos García Fernández*.- Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- Para su conocimiento.
Lic. José Ruíz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Igual fin.