SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

"2009, Año de la Reforma Liberal" FORMA CG-1A

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

4.2.-1464

Ciudad de México, a 15 de Abril de 2009.

LIC. DAVID QUEZADA BONILLA
COORDINADOR GENERAL DE LA
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
P R E S E N T E

Me refiero al oficio COFEME/09/0575 mediante el cual con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, 69-G y 69-J primer párrafo de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo (LFPA), solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) efectuar ampliaciones y correcciones a la MIR del proyecto de norma Oficial mexicana PROY-NOM-035-SCT-2-2008 "REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES – ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y MÉTODOS DE PRUEBA" (el Anteproyecto).

Al respecto, se hacen de su conocimiento para los efectos de la emisión del Dictamen Final, dentro del término establecido en el párrafo tercero del artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), las ampliaciones y correcciones de la MIR que esta Secretaría aplicará al Anteproyecto en comento.

Con relación al punto 1, se solicita a esta Secretaría informar:

> i) El número de accidentes o siniestros ocurridos en las vías generales de comunicación durante los últimos 5 años, a propósito de la ausencia de especificaciones mínimas de seguridad y de operación de los remolques y semirremolques destinados al autotransporte federal de carga, precisando las pérdidas humanas, materiales y económicas registradas.

Sobre el particular, se informa que al no existir al día de hoy especificaciones de seguridad que deban cumplir los vehículos motivo del presente Proyecto de NOM, en los reportes de accidentes no se indica como causa del accidente la falta de especificaciones de seguridad que debieran cumplir este tipo de vehículos.

Las estadísticas existentes muestran los accidentes en carretera en los que se ven involucrados los vehículos pesados, como es el caso de la publicada en el portal de Internet de Estadísticas del Transporte en América del Norte, donde se observa que se han incrementado de forma constante las muertes in situ a partir del año 2004 (Tabla A), la información no distingue el tipo de vehículo pesado que se vio involucrado, sin embargo se debe tomar en cuenta que en un alto porcentaje el transporte de carga en USA, Canadá y México se realiza en vehículos que utilizan remolques y semirremolques, por lo tanto las agrupaciones participantes en el CCNN-TT acordaron que las disposiciones de seguridad que se establecen en el Anteproyecto serían un factor importante para prevenir accidentes y reducir la mortalidad in situ donde participan este tipo de equipos de autotransporte.

Tabla A

Fuente: http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=12

ii.- El universo de remolques y semirremolques que operan en México que estarían sujetos al cumplimiento del Anteproyecto.

A este respecto, es importante destacar que las especificaciones de numeral 1.4 del Anteproyecto, no aplica a los remolques y semirremolques matriculados en México con anterioridad a la entrada en vigor del Anteproyecto, por lo que sólo los vehículos fabricados o importados posteriormente a su entrada en vigor deberán cumplir con lo que establece el Anteproyecto.

iii.- La producción anual de remolques y semirremolques en México.

Tocante a este tema, como resultado de la consulta con el representante de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA), Rama 105, Fabricantes de Remolques y Semirremolques, que forma parte del CCNN-TT, se informa que la producción anual de remolques y semirremolques a los cuales afectaría la publicación del Anteproyecto fluctuó en los pasados 5 años entre 8,000 y 12,500 unidades.

iv.- El número de remolques y semirremolques importados en los últimos 5 años, precisando el país de origen.

Así mismo, de un análisis elaborado por la CANACINTRA, de acuerdo con el Sistema de Información Arancelaria de la Secretaría de Economía, la importación de semirremolques de las fracciones arancelarias 87162001, 87163101, 87163102, 87163199, 87163901, 87163902, 87163904, 87163905, 87163906, 87163907, 87163908, 87163999 y 87164099, en las cuales

se clasifican los semirremolques con las características establecidas en el Anteproyecto, en los últimos 5 años, con datos a noviembre de 2008, se han importado 390,416 unidades de las cuales el 99.3% fueron importadas de los Estados Unidos de América (EUA), 0.2% de Canadá y 0.5% de otros países. Es evidente que la importación de este tipo de vehículos es preponderantemente de EUA, ya que su transporte incide fuertemente en su costo, además de que para su ahorro es común introducirlo al país con carga y posteriormente obtener su legalización, se hace notar que no existen fracciones arancelarias específicas para remolques y semirremolques con capacidad de carga superior a 14,000 kg, no obstante del análisis de las importaciones y con información proporcionada por la SHCP, entre el 4% y el 5% de los remolques importados caen dentro del ámbito del Anteproyecto.

v.- Los estudios, análisis y demás información que permita vislumbrar la existencia y magnitud de la problemática o situación que da origen al Anteproyecto.

Además de la información indicada en la respuesta al punto i), la estadística nos muestra que en México se presenta un índice de accidentabilidad por cada 10,000 vehículos (Tabla B), muy superior al que existe en Canadá y en Estados Unidos, una de las diferencias que existe con esos países socios del TLCAN es que en México son incipientes las regulaciones en materia de especificaciones de seguridad para los vehículos de autotransporte. Por lo tanto este Anteproyecto es una acción tendiente a reducir esa brecha regulatoria, de tal forma que los accidentes mortales en los que se ven involucrados los vehículos motivo de este Anteproyecto coadyuve a su reducción.

Tabla B

Fuente: http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=13

El número de verificaciones realizadas para evaluar el cumplimiento de la NOM-EM (Norma Oficial Mexicana Emergente), precisando sus resultados y, en su caso, las problemáticas detectadas.

Sobre este cuestionamiento, es importante destacar que la Norma Oficial Mexicana Emergente (NOM-EM-010-SCFI-2003), no fue aplicada a los fabricantes de remolques y semirremolques, en virtud de que la Dirección General de Normas dependiente de la Secretaría de Economía, no contaba con la infraestructura para verificarla por lo que sólo la aplicó de forma documental para la importación de remolques y semirremolques, requiriéndose a los importadores una declaración de cumplimiento de las especificaciones de la Norma bajo protesta de decir verdad, motivo por el cual esta SCT no cuenta con los antecedentes para evaluar su cumplimiento y problemática.

Los incrementos y/o decrementos de accidentes registrados a la luz de la expedición y vencimiento de la Norma Emergerte en comento.

Asimismo, como se indicó en la respuesta al punto i), se observa un incremento de los accidentes mortales en los vehículos pesados a partir del año 2004, considerando que el cambio sustancial en las condiciones del autotransporte en ese año fue la apertura a la libre importación de remolques y semirremolques usados (TLCAN) y que estuvo en vigor la NOM-EM-010-SCFI-2003 la cual contenía las especificaciones que se incluyen en el presente Anteproyecto aplicándose a la importación de este tipo de vehículos durante 7 meses, se observa en la gráfica Tabla A cierta influencia positiva de la norma emergente en la tendencia de mortalidad in situ, al sólo registrarse 275 muertes en 2004 y de 835 en el año 2007cuando ya no se tenía norma.

Con relación al punto 2.- Identificar con mayor precisión las acciones regulatorias, los numerales aplicables del Anteproyecto, y acompañarlas de una justificación detallada, se comenta lo siguiente.

Como se menciona en la repuesta anterior, el único antecedente que existe en materia de regulación de vehículos motivo de la presente NOM, es la aplicación durante un periodo de 7 meses de la NOM-EM, por lo que las especificaciones técnicas contenidas en el Anteproyecto de norma, como se detalla en el Anexo A que se adjunta, se justifican por estar basadas en regulaciones que ya se aplican en Canadá y Estados Unidos, socios comerciales de México en el TLCAN.

Con relación al punto 3.- Nombre o denominación de la regulación aplicable en los Estados Unidos de América y en Canadá, precisando sus características, alcances y similitudes con respecto al Anteproyecto en análisis.

En respuesta a este punto, se adjunta como Anexo B el documento "Regulación en Estados Unidos y Canadá equivalente NOM035", en el que se detalla la relación de los requerimientos

establecidos en el Anteproyecto de norma, con los requerimientos de seguridad que obligatoriamente deben cumplir los vehículos en esos países. También se anexan en archivos electrónicos copia de los documentos mencionados.

Con relación al punto 4.- información respecto del monto del presupuesto total que la SCT y la Administración General de Aduanas (AGA) vienen destinando, así como el que destinarán para la realización de actividades de inspección, verificación o certificación de las medidas regulatorias propuestas en el Anteproyecto, precisando los recursos e infraestructura disponibles, al día de hoy, para realizar dichas actividades.

La evaluación de la conformidad del Anteproyecto de norma se realizará a través de un proceso de certificación de los fabricantes quienes en su factura o documento de especificaciones declararan que el vehículo cumple con la Norma, así como mediante personas acreditadas y aprobadas de conformidad con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, por lo que dichos procedimientos no implicarían erogación de recursos para la SCT o para la AGA.

Con relación al punto 5.i.- justificar, en forma general, como el presente Anteproyecto daría observancia a las disposiciones contenidas en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio, particularmente, en lo tocante al numeral 2.2 de dicha disposición internacional.

Es importante mencionar, que al día de hoy no existen, ni en los reglamentos de tránsito ni en Normas Oficiales Mexicanas, las especificaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos motivo de esta norma, en tanto que en los países con los que tenemos tratos comerciales estas especificaciones están perfectamente normadas.

Lo anterior implica que los vehículos fabricados puedan ser o no seguros en su operación, condición que también permite la importación de vehículos de muy bajo costo que ya no cumplen con las especificaciones de seguridad en sus países de origen y por ende son inseguros cuando circulan en nuestras vías de comunicación terrestre, por lo tanto este proyecto de norma pretende establecer requerimientos NORMATIVOS de seguridad similares a los de los países del TLCAN (Canadá y Estados Unidos), acercándose así a niveles de seguridad establecidas en esos países.

Es importante destacar que el anteproyecto de norma es compatible en más del 80% con las regulaciones de esos países y solo añade requerimientos de resistencia estructural relacionados con los pesos permitidos en nuestro país. A partir del 1 de Enero del año 2004 se permite la libre importación de remolques y semirremolques usados provenientes

de los países miembros del TLCAN. Es conocido que los pesos permitidos en esos países es mucho menor (ver Revisión de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), sus ampliaciones y correcciones, del Proyecto de Norma Oficial Mexicana de peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal), aunado a que los procedimientos de verificación de la norma sobre pesos y dimensiones no establece el procedimiento ni existe la infraestructura para verificar el que los vehículos de este tipo no circulen con pesos en exceso de lo que establece su diseño. Es por ello que en esta norma se establecen requerimientos de resistencia acordes con los pesos permitidos en nuestras vías de comunicación terrestres.

Con relación al punto 5.ii.- Señalar el efecto que las medidas regulatorias propuestas por el presente Anteproyecto tendrían sobre las importaciones originarias de países distintos a los Estados Unidos de América y Canadá.

Como se mostró en la respuesta al numeral 1.iv, la gran mayoría de los remolques y semirremolques (99.5%) nuevos y usados que se importan hoy día provienen de Estados Unidos y de Canadá y en su mayoría cumplen con lo establecido en el presente proyecto de NOM, mismo que ha sido consensado con los importadores formales de este tipo de vehículos, por lo que el efecto que se tendría sería en el mercado de remolques y semirremolques usados que no son seguros para circular en México con los pesos autorizados por no contar con los elementos de seguridad que se establecen en el presente proyecto de norma y que son requeridos en sus países de origen.

EL 0.5% restante de los remolques importados proceden de muy diversos países, sin que exista una preponderancia de uno en específico, en general esos remolques han sido construidos para aplicaciones específicas y no siempre caen dentro del alcance de este Proyecto de NOM, por otro lado, muchos de los países con los que tenemos intercambio comercial tienen establecidas regulaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos que se comercializan ahí; es por ello que cuando un remolque o semirremolque es exportado hacia esos países se construye, y se le incluyen los dispositivos de seguridad para que cumpla con los requerimientos especificos.

Con relación al punto 5.iii.- Explicar los posibles efectos que produciría el Anteproyecto, en materia de competencia, entre productores nacionales y extranjeros de remolques y semirremolques, a partir de la entrada en vigor del mismo.

En cuestión de competencia tanto los vehículos fabricados en México como los importados tendrían como mínimo un parámetro (Norma de especificaciones de seguridad), con lo cual la SE establecería un nivel de competencia claro, permitiendo a todos los fabricantes

nacionales conocer los requerimientos de seguridad que muchas veces ya cumplen sus competidores, de tal forma que estén en posibilidades de ofrecer un producto competitivo y que las especificaciones de seguridad sean compatibles con lo requerido en los países firmantes del TLCAN, lo que permitiría en un futuro que sean homologadas y por lo tanto los vehículos fabricados y comercializados en nuestro país cumpliendo con la NORMA puedan circular en los países firmantes del TLCAN.

Con relación al punto 6.- Mayor información sobre los costos en que incurrirán los usuarios e importadores de remolques y semirremolques para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Anteproyecto.

Sobre este tema la CANACINTRA comenta que ya existen en el mercado remolques y semirremolques producidos en México, así como importados que cumplen con las especificaciones de seguridad establecidas en el Anteproyecto y considerando que el anteproyecto aplicar a los vehículos fabricados a partir de su entrada en vigor, ni los usuarios ni los importadores incurrirán en costos adicionales, no obstante informa que para las unidades vehiculares de este tipo, que aún hoy en día se comercializan sin incluir las características de seguridad establecidas en el Proyecto de NOM, el incremento en costo será de entre 1.66% y 4.7% respecto de su precio actual, sin embargo, la inexistencia de regulaciones de seguridad para estos vehículos ha ocasionado accidentes que resultan en costos mayores para la sociedad en su conjunto, por lo que al contar con esta Norma permitirá que todos los remolques y semirremolques que se comercialicen cuenten con especificaciones de seguridad que reduzcan la posibilidad de accidentes y por consecuencia se establecerá nivel de competencia uniforme entre fabricantes e importadores en beneficio de los usuarios de estos vehículos, así como de quienes en general circulan en las vías generales de comunicación terrestre.

Con relación al punto 7.- *"Costos no cuantificables"*, la SCT omitió presentar información relativa a los costos no cuantificables.

Asimismo, la CANACINTRA explica que este Anteproyecto no implica un incremento en los costos de las empresas productoras de remolques y semirremolques, ya que no les ocasionará costos de capital o de operación relacionados con los sistemas de producción, ya que para incorporar los componentes que resultarán en el cumplimiento de las especificaciones de seguridad establecidas en el anteproyecto no se requieren inversiones adicionales a los ya existentes, para el caso de los usuarios que usen los remolques y semirremolques con las especificaciones de seguridad, tendrán un pequeño costo del 0.5% en sus gastos de mantenimiento para asegurar que el Sistema Antibloqueo para Frenos continúe operando por tratarse de un sistema electrónico, costo que no es posible cuantificar hasta que

no se aplique la norma, los demás componentes no requieren un mantenimiento adicional a lo que se aplica para un remolque o semirremolque en condiciones actuales.

Con relación al punto 8.- Información sobre la serie de trámites que no fueron reportados en los numerales 24 a 27.

El presente anteproyecto no establece trámites, en virtud de que se trata de especificaciones de carácter técnico que deberán cumplir las unidades tipo remolque y semirremolque durante su fabricación, previo a su comercialización o importación en México.

Por todo lo anterior, solicito en términos del tercer párrafo del artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, tenga a bien emitir el Dictamen Final del Anteproyecto de norma en comento, dentro del plazo establecido en la misma Ley, a fin de continuar con su publicación en el Diario Oficial de la Federación como proyecto de norma, para consulta pública.

A T E N T A M E N T E
EL DIRECTOR GENERAL

ING. MIGUEL H. ELIZALDE LIZARRAGA

C.c.p. Lic. Humberto Treviño Landois.- Subsecretario de Transporte.- Para su superior conocimiento.- Presente
Ing. Juan González Cáserez.- Director General Adjunto de Normas y Especificaciones de Técnicas de Seguridad en el Transporte.- Presente.