

MIR DE ALTO IMPACTO CON ANALISIS DE RIESGOS Y ANALISIS DE IMPACTO EN EL COMERCIO EXTERIOR



NOM-SCT-2-087-2017, Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-087-2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal.

Información General		Archivos que contiene la Regulación											
Tipo de MIR:	MIR DE ALTO IMPACTO CON ANALISIS DE RIESGOS Y ANALISIS DE IMPACTO EN EL COMERCIO EXTERIOR	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Punto de Contacto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nombre :</td> <td>Eduardo Bravo Cervantes</td> </tr> <tr> <td>Cargo :</td> <td>Director</td> </tr> <tr> <td>Teléfono :</td> <td>57239300 ext. 21002</td> </tr> <tr> <td>Correo electrónico :</td> <td>eduardo.bravo@sct.gob.mx</td> </tr> </tbody> </table>		Punto de Contacto		Nombre :	Eduardo Bravo Cervantes	Cargo :	Director	Teléfono :	57239300 ext. 21002	Correo electrónico :	eduardo.bravo@sct.gob.mx
Punto de Contacto													
Nombre :	Eduardo Bravo Cervantes												
Cargo :	Director												
Teléfono :	57239300 ext. 21002												
Correo electrónico :	eduardo.bravo@sct.gob.mx												
Título del Anteproyecto:	NOM-SCT-2-087-2017, Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-087-2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal.												
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes												
Responsable Oficial:	Ramírez Reyes Rodrigo												
Editor del Anteproyecto:	Bravo Cervantes Eduardo												
Estatus del anteproyecto:	En COFEMER												
Ordenamiento Jurídico:	Norma Oficial Mexicana												

Calidad Regulatoria
Detalles de la MIR
<p>Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación</p> <p>1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta:</p> <p>Regular los tiempos de conducción y pausa para conducción y pausa de los conductores del servicio del autotransporte federal.</p> <p>2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:</p> <p>Cada año pierden la vida aproximadamente 16,500 personas, derivado de accidentes de tránsito, lo que</p>

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. Falta de legislación en materia de los tiempos de conducción y pausa de los conductores del autotransporte federal.

3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:

Norma Oficial Mexicana

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada.

Disposiciones jurídicas vigentes#1:

Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153) 10 febrero 1982 Este convenio que se encuentra ratificado por México y publicado en el Diario Oficial de la Federación, no ha penetrado en la legislación nacional, motivo por el cual resulta imperante crear una regulación nacional que regule los tiempos de conducción y de pausa para contribuir con la disminución de accidentes viales originados por la extenuación física, mental o ambas. Consultar: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11200:0::NO::P11200_COUNTRY_ID:102764

Disposiciones jurídicas vigentes#2:

NO EXISTE

Disposiciones jurídicas vigentes#3:

NO EXISTE

Apartado II.- Identificación de las posibles alternativas a la regulación

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Alternativas#1:

Esquemas de autorregulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:

Al no emitir la presente 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.

Alternativas#2:

Otro tipo de regulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2:

El generar un esquema de autorregulación implicaría que sea optativo para las empresas el crear y aplicar un esquema sobre los tiempos de conducción y descanso de su personal, no existiendo una referencia del tema a nivel nacional. Teniendo el inconveniente de que dificultad de que el hombre – camión sea incluido en este esquema.

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

Debido a que una norma oficial mexicana 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.

6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia:

En Australia la Comisión Nacional de Transporte por Carretera, introdujo de manera paulatina reformas a las regulaciones sobre tiempos de conducción y descanso dentro de los conductores profesionales (es decir con los que se dedican a la conducción), limitando a 12 las horas máximas de conducción y pausas de 30 minutos cada 5 horas de manejo. En Canadá las normas que regulan los tiempos de conducción y descanso tienen su origen en el documento SOR/88-45 17, estableciendo como máximo 13 horas de conducción por un mínimo de 10 horas de descanso. Nueva Zelanda por su parte publicó desde 1932 un acta sobre transporte donde establece los tiempos de conducción y descanso que deben de ser de 11 horas de conducción como máximo por un mínimo de 9 horas de descanso, esto es regulado por LTSA (Land Transport Safety Authority). La Unión Europea legisla esta problemática en el documento EEC3820/85, donde se establece como máximo 9 horas de conducción por 12 de descanso y establece una pausa de 30 minutos por cada 3 horas de conducción.

Apartado III.- Impacto de la regulación

A. Análisis de Riesgo:

El regulador no proporcionó información

7. Indique los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como puede ser en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección a los consumidores. Asimismo, indique la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico)

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#1:

Población, grupo industria potencialmente afectada.

Salud Humana#1:

La población ocupacionalmente expuesta son los conductores del autotransporte federal, además del resto de los usuarios de las vías generales de comunicación, como son: pasajeros, automovilistas particulares, motociclistas, ciclistas y peatones, que se ven involucrados directa o indirectamente en accidentes viales como protagonistas o víctimas de estos, causándoles lesiones fatales o que se derivan en incapacidades permanentes. Se estima que en el año de 2015 estaban en vigencia más de 600, 000 licencias federal de autotransporte, por lo que, según datos del INEGI y la SCT, en el 2016 el 2% de la población económicamente activa poseía una licencia de conducción de este tipo. De acuerdo a datos oficiales de CONAPRA, cada persona

involucrada en un accidente vial, gasta en promedio 25 mil pesos en reparación de daños materiales, sin tomar en cuenta el gasto para atención médica. En México hay 860 mil personas con algún tipo de discapacidad motora causada por un siniestro vial, cada año se suman a este grupo 40 mil personas, de las cuales hasta un 70% no vuelven a conseguir empleo.

Salud animal o vegetal#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Laboral#1:

Se pretende evitar un agente nocivo en el medio de trabajo como la fatiga, recordando que esta es un estado funcional protector, transitorio y reversible, es la expresión de una respuesta de índole homeostática, a través de la que el sujeto que la experimenta al menos siente la necesidad de reducir la magnitud del esfuerzo o potencia del trabajo realizado. Recordando que de las personas que ven afectas con una discapacidad permanente derivado de un accidente vial, hasta un 70% no vuelve a incorporarse al mercado laboral.

Seguridad#1:

La población ocupacionalmente expuesta son los conductores del autotransporte federal, además del resto de los usuarios de las vías generales de comunicación. La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan la integridad de los usuarios de las vías generales de comunicación; tomando como referencia los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 (OMS). Los accidentes de tránsito afectan principalmente a la población joven, económicamente activa, dejando de producir para el país más de 40 años de vida laboral útil, lo que represente costo total de 150 mil millones de pesos anuales

Medio ambiente#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Consumidores o Economía#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

8. Indique 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. Asimismo, justifique la forma en que considera que estas acciones permitirán reducir, mitigar o atenuar el riesgo correspondiente

Situación esperada con la implementación de la regulación#1:

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.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción#1:

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 EL NÚMERO DE VÍCTIMAS FATALES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AL INCIDIR EN LA MITIGACIÓN DE LA EXTENUACIÓN FÍSICA, MENTAL O AMBAS QUE ES UNA DE LOS PRINCIPALES CAUSAS QUE CONTRIBUYEN A LA GÉNESIS DE ACCIDENTES.

Tipo de riesgo#1:

Accidentes

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

LA POBLACIÓN OCUPACIONALMENTE EXPUESTA SON LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, ADEMÁS DE OTROS USUARIOS DE LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, COMO SON, PEATONES, PASAJEROS Y CICLISTAS QUE SE VEN INVOLUCRADOS DIRECTA O INDIRECTAMENTE EN ACCIDENTES VIALES COMO PROTAGONISTAS O VÍCTIMAS DE ESTOS, CAUSÁNDOLES LESIONES FATALES O QUE SE DERIVAN EN INCAPACIDADES PERMANENTES. SE ESTIMA QUE EN EL AÑOS DE 2016 HUBÍA MÁS DE 600, 000 LICENCIAS FEDERAL VIGENTES DE AUTOTRANSPORTE, POR LO QUE SEGÚN DATOS DEL INEGI Y LA SCT, PARA 2015 EL 2% DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA POSEE UNA LICENCIA FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE.

Acción implementada#1:

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.

Indicador de impacto#1:

NÚMERO DE INCIDENCIA DE ACCIDENTES VIALES REPORTADOS POR LA POLICÍA FEDERAL, CAPUFE. NÚMERO DE VÍCTIMAS FATALES POR ACCIDENTES VIALES REPORTADAS POR INSTITUCIONES DE SALUD COMO IMSS, ISSSTE, SSA, SECRETARIAS DE SALUD ESTATALES, INEGI Y COSTOS ESTIMADOS POR LA AUTORIDAD QUE LEVANTA EL PARTE DEL ACCIDENTE (POLICÍA FEDERAL).

9. Señale, de ser el caso, el grupo o sector específico en el que existen riesgos que varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan.:

CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL QUE PARA 2015, LA SCT TENÍA EL REGISTRO DE MÁS DE 600 000 LICENCIAS DE AUTOTRANSPORTE VIGENTE, LO QUE IMPLICARÍA QUE PARA 2015 EL 2% DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA SE ENCUENTRA POSEE UNA LICENCIA FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE.

9.1 Para determinados grupos o sectores específicos, ¿existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan?:

Si

9.2 En caso afirmativo, ¿se justifica la necesidad de establecer medidas regulatorias similares?:

No

12.1 Con relación a la respuesta Modifica, debe elegir al menos una opción que se está modificando:

El regulador no proporcionó información

9.3 En cualquier caso, indique ¿por qué?:

EXAMEN VARIABLE ESPECÍFICAS DE CADA CONDUCTOR, COMO ESTADO PSICOFÍSICO QUE PUEDEN MENGUAR SU CAPACIDAD PARA RESPONDER A UN ESTÍMULO DE MANERA ADECUADA, ORIGINANDO CON ELLO UN ACCIDENTE.

9.4 De ser el caso, ordene dichos riesgos del mayor al menor y señale si puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para administrar cada nivel de riesgo aplicable

Riesgo identificado (ordenados del mayor al menor)#1:

EXTENUACIÓN FÍSICA, MENTAL O AMBAS ESTADO PSICOFÍSICO USO O ABUSO DE ESTIMULANTES

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Medida aplicada para la administración del riesgo#1:

No Aplica

10. Indique la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas a ejecutar para mitigar los riesgos de la problemática inicial. En caso de que surjan nuevos riesgos, señale si son menores o mayores a los que se pretenden mitigar:

El regulador no proporcionó información

10.1 ¿Se identifica la aparición de nuevos riesgos como resultado de las medidas aplicadas para la mitigación de los riesgos que forman parte de la problemática inicial?:

No

10.2 En caso de ser afirmativa, indique cuáles son estos riesgos, así como el grupo, sector o población afectada por ellos y una justificación de cómo estos son mayores o menores a los que pretenden ser atendidos con la regulación

Riesgo identificado#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE

FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Justifique si son mayores o menores a los que son atendidos con la regulación#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

B. Análisis de Cargas Administrativas:

El regulador no proporcionó información

11. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Accion#1:

No Aplica

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Tipo#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Medio de presentación#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

El regulador no proporcionó información

Población a la que impacta#1:

El regulador no proporcionó información

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

C. Análisis de Acciones Regulatorias:

El regulador no proporcionó información

12. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que atienden o mitigan una situación de riesgo, que correspondan a la propuesta

Obligaciones#1:

Establecen restricciones

Artículos aplicables#1:

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.

Justificación#1:

AL ESTABLECER UN LÍMITE DE TIEMPO 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.

D. Análisis de Impacto en el Comercio Exterior:

13. Identifique las acciones regulatorias del anteproyecto que tienen efectos en el comercio exterior.

Medidas#1:

Medidas no arancelarias relacionadas con las exportaciones o importaciones

Identifique el o los numeral(es) en el que se ubica la medida#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Señale brevemente como afectaría la medida a los exportadores, importadores, y/o prestadores de servicios transfronterizos o cualquier otro sujeto afectado#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Justifique la medida, indicando por qué resulta necesaria#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

14. ¿La propuesta regulatoria tiene relación con uno o más de los compromisos internacionales suscritos por México en los diversos foros, acuerdos, convenciones u organismos internacionales de los que es parte, tales como: el Codex Alimentarius, la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF), los regímenes internacionales de control de exportaciones (Wassenaar, Grupo de Australia, Suministradores Nucleares) la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE), Organización Marítima Internacional (OMI), Tratados de Libre Comercio (TLC's), etc.?:

Si

14.1 En caso de responder afirmativamente, favor de indicar el o los nombres de los acuerdo(s) o convenio(s) y la referencia específica o disposiciones de esos instrumentos que se relacionan con la propuesta regulatoria.:

CONVENIO 153 DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, SOBRE DURACIÓN DEL TRABAJO Y PERIODOS DE DESCANSO EN LOS TRANSPORTES POR CARRETERA. Convenio publicado en el Diario Oficial de la Federación, el viernes 14 de mayo de 1982 Memorandum de Entendimiento entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos. Es un instrumento para el cumplimiento de los compromisos de Estados Unidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en materia de transporte transfronterizo de carga.

15. Indique si la propuesta regulatoria se elaboró considerando como base alguna(s) norma(s) internacional(es) relevantes -tales como: ISO, IEC, Codex Alimentarius, CIPF, OIE- o norma(s) extranjera(s) -tales como: EC, UL, ANSI, ASTM, DCI, JIS, etc.:

No

15.1 En caso de responder afirmativamente, favor de indicar el nombre de la(s) norma(s) internacionales(s) o norma(s) extranjera(s) de referencia.:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

16. ¿El anteproyecto consiste en una medida distinta a las anteriores pero con efecto en el comercio exterior, por ejemplo: cupos, medidas de salvaguardia, subvenciones, o cualquier tipo de restricciones no arancelarias a la importación o la exportación?

Medidas#1:

Otras

Identifique el o los numeral(es) en el que se ubica la medida#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Señale brevemente como afectaría la medida a los exportadores, importadores, y/o prestadores de servicios transfronterizos o cualquier otro sujeto afectado#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Justifique la medida, indicando por qué resulta necesaria#1:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

17. Enliste los principales efectos de la propuesta regulatoria en la importación o exportación de mercancías, y/o en la prestación de servicios transfronterizos. Cuantifique y monetice los impactos e incorpore el resultado final en el análisis costo beneficio.:

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

E. Análisis Costo-Beneficio:

18. Proporcione la estimación de los costos que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria

Costo unitario#1:

6122

Años #1:

1

Agentes económicos#1:

Contratación

Costo Anual \$#1:

3607446565

Indique el grupo o industria afectados#1:

El sector del autotransporte en la rama de carga, pasaje y turismo.

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#1:

Esta NOM, afectaría económicamente al ramo del autotransporte de pasaje y turismo, ya que la NOM prevé un segundo conductor para trayectos mayores a 9 horas, cabe mencionar que la

mayoría de empresas de autotransporte de pasaje con trayectos prolongados ya contemplan a un segundo conductor, por lo cual, el impacto económico sería para el resto de las empresas que no cuenten en la actualidad con un segundo conductor y cuyos trayectos sean mayores a nueve horas. Por lo tanto, tenemos las siguientes variables que debemos tomar en cuenta para el cálculo del impacto económico a las empresas: a) Salario promedio mensual de un conductor de autotransporte de pasaje y turismo reportado por el Observatorio Laboral de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social reportado como "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", para las que se reporta un salario promedio de \$5, 443.00 pesos mensuales. Fuente Observatorio Laboral de la STPS b) En el 2015 la DGAF reportó un total de 1 443 permisionarios de pasaje del SPF y 4 542 como personas morales. En tanto que como personas físicas (hombre-camión: dueños del vehículo que conducen) 1 596 permisionarios de pasaje y 10 500 de turismo. Fuente: Anuario Estadístico de la SCT c) Se realizó una encuesta representativa para el personal del autotransporte federal que sirve como referencia para en la cual se estimó que el 52% del personal del autotransporte de pasaje y turismo condice más de 9 horas al día, con cual se tendría: Pasaje Turismo Físicas \$ 8 687 028 \$ 57 151 500 Morales \$ 7 854 249 \$ 24 722 106 Total \$ 16 541 277 \$ 81 873 606 52% que conduce más de 9 horas \$ 8 601 464 \$ 42 574 275 \$ 51175739*12 meses Por lo tanto, se estima que el impacto económico de la rama del autotransporte de pasaje y turismo es de: \$ 614 108 869 pesos. Para el caso del autotransporte de carga se toman en cuenta las siguientes variables: a) Salario promedio mensual de un conductor de autotransporte de carga reportado por el Observatorio Laboral de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social reportado como "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.", para las que se reporta un salario promedio de \$ 6 122.00 pesos mensuales. Fuente Observatorio Laboral de la STPS b) En el 2015 la DGAF reportó un total de 21337 permisionarios de carga como personas morales. En tanto que como personas físicas (hombre-camión: dueños del vehículo que conducen) 135 377 permisionarios de carga. Fuente: Anuario Estadístico de la SCT c) Se realizó una encuesta representativa para el personal del autotransporte federal que sirve como referencia para en la cual se estimó que el 26% del personal del autotransporte de pasaje y turismo condice más de 14 horas al día, con cual se tendría: Pasaje Físicas \$ 828777994 Morales \$ 130625114 Total \$ 959403108 26 % que conduce más de 14 horas \$ 249444808 * 12 meses Por lo tanto, se estima que el impacto económico de la rama del autotransporte de carga es de: \$ 2 293 337 696 pesos. Por lo que se estima que el impacto anual total de la norma sería de \$ 3 607 446 565 pesos vs los \$150 000 000 000 que representa el costo total directo de los accidentes, no estimando el costo indirecto de los accidentes.

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación#1:

Por lo que se estima que el impacto anual total de la norma sería de \$ 3 607 446 565 pesos vs los \$150 000 000 000 que representa el costo total directo de los accidentes, no estimando el costo indirecto de los accidentes.

Costo Total(Valor Presente) \$#1:

3 07446565

19. Proporcione la estimación de los beneficios que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria

Beneficio unitario\$#1:

\$31148 POR CADA ACCIDENTE

Años #1:

1

Agentes económicos#1:

GASTO EN ACCIDENTE

Beneficio Anual \$#1:

\$150 000 000 000

Indique el grupo o industria beneficiados#1:

EL SECTOR DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN CADA UNA DE SUS MODALIDADES: CARGA, PASAJE Y TURISMO.

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

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) 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 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. Así, la magnitud de este problema en términos monetarios se estimó en 7 598 millones de dólares durante 2007 desde la perspectiva del sistema de salud, lo que representa 1% del PIB nacional para ese mismo año, a lo anterior es necesario sumar otros gastos como pago de seguros, multas y pérdidas materiales, lo que acuerdo al STCONAPRA haciende a 1.7 % del PIB, lo que representa aproximadamente 150 000 000 000 de pesos. En los hogares, las lesiones sufridas por accidentes de tránsito también tienen repercusiones económicas de importancia: 8% de los lesionados atendidos en urgencias y 80% de los hospitalizados incurrieron en gastos catastróficos por financiar de su bolsillo la atención médica que recibieron. Este costo económico tiene diversas repercusiones ya que las familias se tienen que endeudar y vivir en incertidumbre financiera para cubrir la atención médica del lesionado. Parece que cuando el lesionado sobrevive, el esfuerzo económico vale la pena. Sin embargo, cuando no sobrevive, el panorama es devastador, sobre todo cuando quien fallece contribuía a la economía del hogar. En este sentido, se ha documentado que las lesiones sufridas por accidentes de tránsito son la segunda causa de orfandad en México, lo que tiene grandes implicaciones sociales. De esta manera, hay hogares previamente estables que, luego de un evento de esta envergadura se desintegran, ya sea por la insuficiencia solvencia económica resultante o por el estrés al que se ven sometidos los integrantes del hogar. Las lesiones sufridas por accidentes de tránsito graves cambian la vida de las personas y con ello, sus proyectos de vida. Se ha documentado también abandono escolar, afectación nutricional, aplazamiento de atención y tratamiento médico, pérdida de servicios públicos, así como endeudamiento con su consecuente estrés por saldar las deudas contraídas para enfrentar la carga económica resultante, lo cual resulta difícil de cuantificar. COSTO DIRECTO Incluye: Únicamente daños materiales. COSTO INDIRECTO: Todos los costos relacionados como son: multas, grúas, peritos, juicios, medicamentos, hospitalización, secuelas, gastos funerarios, estimación de la perdida de vida. A.- DAÑOS MATERIALES: 1.- Multas 2.- Grúas 3.- Perdida de tiempo. 4.- Demandas y juicios. 5.- Afectación a carreteras. 6.- Obstrucción del tráfico. 7.- Alquiler de otro auto. 8.- Llamadas telefónicas 9.- Perito de tránsito. B.- PRIMEROS AUXILIOS: 10.- Ambulancia y Paramédicos. 11.- Medicamentos generales. 12.- Falta en el trabajo. 13.- Impacto psicológico. C.- HOSPITALIZACION: 14.- Medico. 15.- Cama de hospital. 16.- Medicamentos específicos y exámenes. 17.- Terapia de rehabilitación. 18.- Incapacidades. 19.- Secuelas. 20.- Abogado, Demandas y Juicio. 21.- Reemplazo en el trabajo D.- MUERTE: 22.-

Afectaciones a terceros. 23.- Gastos funerarios. 24.- Seguros e indemnizaciones. 25.- Estimación de tiempo de vida perdido. 26.- Afectación en la calidad de vida de la familia. 27.- Impacto en la sociedad 28.- Agente del ministerio público Pérdidas económicas directas Daños Materiales Lesiones sin secuelas o Primeros Auxilios Lesiones que requieren hospitalización Muerte Costo Directo \$15, 574 \$15, 005 \$14, 046 \$24, 500 Costo Indirecto \$15, 574 \$75, 025 \$351, 150 \$1, 225, 000 Costo total por accidente \$31, 148 \$90, 030 \$365, 196 \$1, 249, 500 Para el IMSS equivale a Artículo 502.- En caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior será la cantidad equivalente al importe de cinco mil días de salario, sin deducir la indemnización que percibió el trabajador durante el tiempo en que estuvo sometido al régimen de incapacidad temporal. Por lo tanto, tenemos que: $5000 \times 80.04 = \$400, 200$, en 2017 considerando que el trabajador cotice con el salario mínimo ante el I M S S . http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=550:el-costo-accidentes-viales-mexico-representa-1-7percent-pib-principales-victimas-son-jovenes-&catid=859:imesevi6-noticias

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación#1:

Costo total por accidente: Con daños materiales \$31, 148, Lesiones sin secuelas o Primeros Auxilios \$90, 030 Lesiones que requieren hospitalización \$365, 196, y con lesiones fatales \$1, 249, 500.

Costo Total(Valor Presente) \$#1:

150 000 000 000

20. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

En México se mueren aproximadamente 24 mil personas al año, ocupa el séptimo lugar en el mundo por muertos por accidentes de tránsito y mueren 55 personas cada día, con lo que se pretende reducir sustancialmente esta cifra de mortalidad. Se estima que el impacto anual total de la norma sería de \$ 3 607 446 565 pesos vs los \$150 000 000 000 que representa el costo total directo de los accidentes, no estimando el costo indirecto de los accidentes.

F. Otros Impactos:

21. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores, industria o agentes económicos? (Por ejemplo, a las micro, pequeñas y medianas empresas):

ESTA NORMA NO IMPACTA EN EL COMERCIO EXTERIOR, DEBIDO A QUE REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSA DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, POR LO QUE ESTE RUBRO NO APLICA

Apartado IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

22. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

MEDIANTE LA PUBLICACIÓN DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA QUE DEBERÁ SER DE OBSERVANCIA OBLIGATORIA PARA EL PERSONAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

23. Describa los esquemas de inspección, verificación, vigilancia, certificación, acreditación y sanciones que se aplicarán para garantizar el cumplimiento de la regulación:

LOS QUE DETERMINA EL REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, EN SUS ARTÍCULOS 83 Y 91.

23.1 Precise los resultados esperados de la aplicación de dichos esquemas y mecanismos:

LA DISMINUCIÓN DE LESIONES O MUERTES OCASIONADOS POR ACCIDENTES VIALES Y LOS COSTOS DE LOS DAÑOS MATERIALES QUE ESTOS GENERAN.

23.2 ¿Estos esquemas se aplicarán de la misma manera para todos los sujetos y materias reguladas o se prevén una aplicación diferenciada en función de los riesgos que se están regulando?:

Si

23.3 Presente los indicadores y estadísticas como el número de verificaciones, las sanciones aplicadas, organismos de certificación, unidades de verificación, terceros autorizados y recursos interpuestos contra la regulación implementada, con los que se pretende dar seguimiento a la regulación propuesta:

NO APLICA

Apartado V. Evaluación de la propuesta

24. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

NÚMERO DE ACCIDENTES VIALES REPORTADOS POR LA POLICÍA FEDERAL NÚMERO DE ACCIDENTES VIALES REPORTADOS POR EL INEGI NUMERO 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 INEGI COSTOS DIRECTOS DE LOS ACCIDENTES REPORTADOS EN EL PARTE DE ACCIDENTES EN CARRETERAS FEDERALES (POLICÍA FEDERAL)

Apartado VI. Consulta pública

25. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1:

Formación de grupo de trabajo/comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1:

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.

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:

MITIGAR EL EFECTO NOCIVO DE LA EXTENUACIÓN FÍSICA, MENTAL O AMBAS EN LA GÉNESIS DE ACCIDENTES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, MEDIANTE LA REGULACIÓN DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y PAUSAS QUE DEBERÁN SER RESPETADOS POR EL SECTOR DEL AUTOTRANSPORTE.

26. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

NO APLICA

Archivo que contiene la regulación:

[20170411163038_42420_NORMA.pdf](#)

Información adicional

Tema:

Seguridad

Resumen:

Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-2-087-2017 ESTA NORMA REGULA LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE PAUSAS AL QUE DEBERÁN APAGARSE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CON LA FINALIDAD DE MITIGAR UNO DE LOS PRINCIPALES AGENTES NOCIVOS QUE ORIGINA LA ALTA TASA DE ACCIDENTABILIDAD EN MÉXICO, LA EXTENUACIÓN FÍSICA, MENTAL O AMBAS, CON LO CUAL SE PRETENDE SALVAGUARDAR LA INTEGRIDAD FÍSICA DE TODOS LOS USUARIOS DE LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

Resumen en Ingles:

Draft Official Mexican Standard NOM-SCT-2-087-2017 THIS REGULATION REGULATES DRIVING AND PAUSING TIMES TO WHICH DRIVERS OF THE FEDERAL AUTOTRANSPORTS SHOULD BE TURNED OUT WITH THE PURPOSE OF MITIGATING ONE OF THE MAIN HARMFUL AGENTS THAT ORIGINS THE HIGH RATE OF ACCIDENTABILITY IN MEXICO, THE PHYSICAL, MENTAL OR BOTH EXTENUATION, WITH THE WHICH IS INTENDED TO SAFEGUARD THE PHYSICAL INTEGRITY OF ALL USERS OF THE GENERAL WAYS OF COMMUNICATION.

Palabras Clave:

norma oficial mexicana, NOM