SHCP
SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
SUBSECRETARÍA DE INGRESOS
DEPTO. DE CONTROL DE GESTIÓN
23 SEP 2016
HORA: 12:22 pm.
NOMBRE: Dara

SE
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

COFEME
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial

Oficio No. COFEME/16/3648

ACUSE

Asunto: Reiteración de Dictamen Total, con efectos de Final, respecto del anteproyecto denominado *Acuerdo por el que se modifican las Reglas para la operación del seguro con el que deberán contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijan los términos del contrato de dicho seguro.*

Ciudad de México, a 22 de septiembre de 2016

DR. MIGUEL MESSMACHER LINARTAS
Subsecretario de Ingresos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
P r e s e n t e

Me refiero al anteproyecto denominado ***Acuerdo por el que se modifican las Reglas para la operación del seguro con el que deberán contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijan los términos del contrato de dicho seguro,*** así como a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del sistema informático de la MIR[1], el 7 de septiembre de 2016.

Sobre el particular, el anteproyecto en comento, acompañado de su respectiva MIR, fue remitido previamente por la SHCP y recibido en la COFEMER el 8 de agosto de 2016, respecto del cual esta Comisión comunicó que se ubica en el supuesto de calidad previsto en los artículos 3, fracciones II y V, y 4 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (i.e. que las dependencias y organismos descentralizados podrán emitir regulación cuando se demuestre que cumplen con una obligación establecida en la ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal y que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de cumplimiento por parte de los particulares), mediante oficio COFEME/16/3316 de fecha 22 de agosto de 2016, a través del cual también se emitió el Dictamen Total, con efectos de Final, correspondiente.

[1] www.cofemersimir.gob.mx

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 | nombre@cofemer.gob.mx

2

Respecto a lo anterior, se efectuó el proceso de revisión previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), por lo que, en apego a los artículos 69-E, 69-G, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, la COFEMER emite el siguiente:

DICTAMEN TOTAL

I. Consideraciones generales

De acuerdo con estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), México cuenta con una red carretera que abarca más de 377,660 km, de los cuales 49,652 km son federales. En ese sentido, para el caso particular de las autopistas de cuota de caminos y puentes federales, en 2012 se registró un aforo de 436,390,000 vehículos, los cuales anteriormente al año 2013 no tenían obligación alguna de circular con seguro que cubriera al menos daños a terceros.

En ese sentido, el 21 de mayo de 2013, la SCT tuvo a bien expedir en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el *Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,* con el objeto de incorporar a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal la obligación de que los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales cuenten con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo; lo anterior, observando que en lo referente a la contratación del seguro recaerá sobre el propietario del vehículo.

Para ello, a través del mismo Decreto se dispuso que la SHCP, oyendo la opinión de la CNSF, estableciera las reglas para la operación de dicho seguro, procurando la accesibilidad económica y la disponibilidad para su contratación y donde se precisa un monto mínimo de cobertura de la póliza de seguro.

De este modo, el 27 de marzo de 2014 la SHCP emitió a través del DOF el *Acuerdo 07/2014, por el que se expiden las Reglas para la operación del seguro con el que deberán contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijan los términos del contrato de dicho seguro* (Acuerdo vigente), con el objeto de establecer las reglas de operación del seguro de responsabilidad civil con que deberán contratar los propietarios de vehículos para garantizar el pago de la indemnización por los daños que con motivo de la conducción del vehículo asegurado pudiera ocasionarle a terceros en sus bienes y personas, cuando dicho vehículo transite en vías, caminos y puentes federales.

En ese sentido, con el objeto de facilitar implementación entre los particulares, dicha Secretaría consideró conveniente establecer un régimen de incorporación gradual del riesgo a cubrir, en función del modelo y el valor de facturación del vehículo que debe ser asegurado. Para estos efectos se determinó utilizar el valor de facturación a partir del cual se dispuso la exención del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, correspondiente al del modelo más antiguo que se incorporará cada año a partir de 2014.

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. 01 (55) 56 29 95 00 ext. 22607 | cofemer@cofemer.gob.mx

En este tenor, con la aplicación de dicho Acuerdo, la Dependencia estableció que su implementación iniciaría a partir del cuarto trimestre de 2014 sobre los vehículos modelo 2011 o posteriores y se aplicaría de manera general a todos los vehículos en circulación sobre las vías federales hasta el año 2019.

No obstante tales consideraciones, esa Dependencia ha identificado que la aplicación de la regulación bajo el régimen actual contiene áreas de oportunidad para lograr mejoras sobre los beneficios sociales que de dicha política pública se desprenden. Al respecto, se observa que bajo el esquema transitorio actual, el número de vehículos que deben de contar con seguro de daños a tercero únicamente abarca a los modelos de 2005 y hasta el presente, postergando a todos los demás automotores que tienen una antigüedad mayor a ese periodo de tiempo en lo referente a cumplir con el requerimiento de asegurarse.

Por consiguiente, la SHCP ha dispuesto reducir la gradualidad en comento, mediante la expedición del anteproyecto, con el fin de hacer que tal mecanismo resulte obligatorio para todos los modelos que transiten en las vías, caminos y puentes federales.

Bajo esa perspectiva, esta COFEMER considera adecuada la expedición del anteproyecto de mérito, en razón de que ello significará una actualización del marco regulatorio vigente que permitirá asegurar que cualquier vehículo que circule por las vías, caminos y puentes federales cuente con la cobertura necesaria para hacer frente a cualquier percance que dañe a terceros que se llegue a suscitar.

II. Objetivos regulatorios y problemática

De acuerdo con la información proporcionada por esa Secretaría, si bien se observa que a través de la emisión del Acuerdo vigente "*se estableció una gradualidad para que los modelos más recientes y de mayor costo estuviesen asegurados antes que los vehículos con menores costos y más viejos*", dicha Dependencia ha identificado que "*el esquema de gradualidad originalmente propuesto no ha disminuido el riesgo de no ser indemnizado a los terceros que pudiesen resultar afectados puesto que los vehículos con menores costos y más viejos son los que principalmente carecen de un seguro que cubra la responsabilidad civil de sus propietarios y conductores frente a terceros*".

Bajo esa óptica, la propia SHCP ha considerado conveniente "*reducir la duración de dicho régimen transitorio e incrementar el número de vehículos asegurados durante el mismo*"; lo anterior, considerando que "*en México los accidentes viales cuestan alrededor de 1.7 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) y dejan en pobreza a las familias que no pueden pagar los daños que provocan*".

Por lo anterior, esa Secretaría ha determinado conveniente modificar el Acuerdo vigente, con el objeto de llevar a cabo las siguientes acciones:

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México. Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607

i. Disminuir el riesgo de no ser indemnizado los terceros que pudiesen resultar afectados durante la vigencia del régimen transitorio del acuerdo que se modifica; lo anterior, a través de una reducción en la duración de dicho régimen e incrementando el número de vehículos asegurados durante el mismo, y

ii. Acelerar el cumplimiento del artículo 63 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en lo referente a que "*todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales cuenten con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo*".

En este orden de ideas, esta Comisión ha tomado en cuenta que, de conformidad con el Acuerdo vigente, en su artículo Segundo Transitorio, se ha previsto la exigibilidad del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, conforme a lo siguiente:

Año de exigibilidad	Modelo del vehículo	Cobertura	Suma Asegurada (pesos)
2014	2011 y posteriores	Daños a personas (lesiones y muerte)	$100,000.00
2015	2008 y posteriores		
2016	2005 y posteriores		
2017	2002 y posteriores		
2018	2000 y posteriores		
2019 y siguientes	Todos los modelos	Daños a personas (lesiones y muerte)	$100,000.00
		Daños materiales	$50,000.00

En ese sentido, se observa que de acuerdo a disposiciones vigentes, aún hace falta lograr incorporar bajo este esquema a los propietarios de vehículos anteriores al 2002 y que al menos cubran una suma asegurada por $100,000 pesos por daños a personas cuando dicho vehículo transite en vías, caminos y puentes federales. Por lo cual se ha estimado pertinente hacer las modificaciones conducentes para establecer adecuar la tabla anterior de la siguiente forma:

Año de exigibilidad	Modelo del vehículo	Cobertura	Suma Asegurada
2016	2005 y posteriores	Daños a personas (lesiones y muerte)	$100,000.00
2017	Todos los modelos		
2018	Todos los modelos		
2019	Todos los modelos	Daños a personas (lesiones y muerte)	$100,000.00
		Daños materiales	$50,000.00

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 | [illegible]

2

De este modo, a partir del año 2017 resultaría exigible a cualquier modelo de vehículo contar con al menos una cobertura contra daños a personas por una suma asegurada de $100,000 pesos.

Aunado a lo anterior, se observa que entre las modificaciones entre el anteproyecto de fecha 8 de agosto y el del 7 de septiembre del año en curso, también se ha considerado eliminar toda referencia a la necesidad de que los propietarios de vehículos y a las instituciones de seguros presenten el valor de facturación como requisito para acreditar el cumplimiento de estas disposiciones transitorias; lo anterior, a efecto de hacer más clara, congruente y segura la aplicación de dichas medidas entre los propios sujetos obligados.

Al respecto, tomando en consideración la información proporcionada por esa Dependencia, se observa que de acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), "*en México ocurren un promedio de 2.4 millones de hechos viales al año*[2]*, siendo que la principal causa de mortandad en accidentes viales sucede en la red carretera federal, que cuenta con 48,300 km*". Sobre el particular, la información estadística señala que en el año 2014 se registraron 17,939 accidentes y de enero a agosto del año 2015 ocurrieron 2,666, con una cifra estimada de daños materiales equivalente a $170,597,530 pesos.

Por consiguiente, esta COFEMER observa que el anteproyecto en comento tiene como propósito garantizar que a partir del 2017 se exija a cualquier vehículo, sin importar el modelo o su valor de facturación, contar con una cobertura para daños a personas por una suma asegurada de $100,000; lo anterior, a efecto de promover que ante cualquier accidente carretero se garantice la disponibilidad de recursos económicos necesarios para que entre los afectados se pueda resarcir el daño causado.

Visto lo anterior, esta Comisión considera que el anteproyecto tiene objetivos que son acordes con los principios de mejora regulatoria plasmados en el Título Tercero A de la LFPA.

III. Alternativas a la regulación

En lo referente al presente apartado, se observa que durante la elaboración del anteproyecto en comento esa Secretaría consideró la posibilidad de no emitir regulación alguna; no obstante, dicha alternativa fue descartada en virtud de que ello "*implicaría no reducir el riesgo de no ser indemnizado a los terceros que pudiesen resultar afectados puesto que los vehículos con menores costos y más viejos son los que principalmente carecen de un seguro que cubra la responsabilidad civil de sus propietarios y conductores*".

En consecuencia, dicha Secretaría ha determinado que la propuesta regulatorio representa la mejor alternativa para atender la problemática antes aludida, toda vez que favorece de la siguiente forma:

---

[2] http://www.elfinanciero.com.mx/economia/accidentes-viales-cuestan-del-pib-en-mexico.html

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 [illegible]

a) *"Los terceros que resulten dañados con motivo del tránsito de vehículos en caminos y puentes federales podrán ser indemnizados al menos con el importe de la suma asegurada que se indica y los propietarios de los vehículos podrán hacer frente a su responsabilidad civil con las referidas cantidades mínimas.*

b) *La simplificación de las cargas administrativas para las aseguradoras y los usuarios del seguro, al tener la claridad de que todos los vehículos, independientemente del valor factura de compra, requieren de un seguro. De este modo, una misma marca tipo-versión de vehículo puede tener diferentes precios iniciales de factura, dependiendo de los accesorios adicionales, tipo de pintura, descuentos en la venta (por tratarse del modelo inmediato anterior, por ser empleado de la marca, por convenios con empresas, etc.), promociones de las agencias, si se compra a crédito o al contado, entre otros.*

c) *El que se pueda recuperar del responsable el monto de los daños al contar con una póliza. Actualmente resulta muy complicado obtener una indemnización de los terceros sin seguro, cuando estos son responsables del accidente, máxime que los vehículos más antiguos y con menores medidas de seguridad son los que generalmente no se aseguran.*

d) *La simplificación de los procesos de emisión, al no tener que verificar los precios iniciales.*

e) *Menores costos legales para las aseguradoras y al final para la mutualidad, al haber acuerdos en crucero y tener menos casos complicados que se solvente a través de juicios o por deslinde en los ministerios públicos*".

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión recomienda a la SHCP que en el diseño de cualquier regulación, sean consideradas y valoradas las diversas alternativas regulatorias que puedan existir para la atención de un problema, de forma que se pueda determinar que el anteproyecto propuesto represente la mejor alternativa posible en términos de eficiencia y competitividad del sector de seguros. Dichas alternativas se refieren a las diferentes acciones que puede abordar el regulador para atender una problemática existente.

En ese orden de ideas, esta COFEMER considera que para el caso que nos ocupa, pudieron contemplarse diversas alternativas como son los esquemas voluntarios, de autorregulación y los incentivos económicos, por lo que esta Comisión recomienda a esa Secretaría que, en la elaboración de futuras regulaciones se consideren todas las alternativas posibles, de forma que se analicen los costos y beneficios de su implementación, a fin de evidenciar que el anteproyecto representa la opción que genera la mejor relación beneficio-costo y el máximo beneficio para la sociedad.

IV. Impacto de la regulación

1. Disposiciones y/u obligaciones

De acuerdo con la información contenida en la MIR y derivado del análisis del anteproyecto, se observa que tras su emisión, se modificará el artículo Segundo Transitorio del Acuerdo vigente a efecto de precisar que a

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 | cofemer@cofemer.gob.mx

2

partir del año 2017, todos los modelos de vehículos que circulen en vías, caminos y puentes federales, deberán contar con un seguro que cubra daños a personas (por lesiones o muerte) por una suma asegurada de al menos $100,000 pesos, con lo cual se establecen nuevas obligaciones a los particulares, toda vez que bajo el marco normativo vigente, tal medida únicamente abarcaba para el 2017 a vehículos modelo 2002 y posterior, y para el 2018 a vehículos modelo 2000 y posterior.

Sobre el particular, de acuerdo con esa Dependencia, dentro del marco regulatorio vigente, "*se estableció una gradualidad para que los modelos más recientes y de mayor costo estuviesen asegurados antes que los vehículos con menores costos y más viejos; sin embargo, el esquema de gradualidad originalmente propuesto no ha disminuido el riesgo de no ser indemnizado a los terceros que pudiesen resultar afectados puesto que los vehículos con menores costos y más viejos son los que principalmente carecen de un seguro que cubra la responsabilidad civil de sus propietarios y conductores frente a terceros. Por ello se estima conveniente reducir la duración de dicho régimen transitorio e incrementar el número de vehículos asegurados durante el mismo*".

Por otra parte, en lo referente al contenido del artículo Tercero Transitorio del Acuerdo, la propuesta regulatoria del 7 de septiembre de 2016 incorpora una modificación al cuerpo de dicho precepto jurídico; lo anterior, con el fin de eliminar la referencia al "valor de facturación" que actualmente es requerido a los propietarios de vehículos y que, a través de la emisión del anteproyecto, se busca dejar de solicitar. En este sentido, dicha modificación tiene como propósito mantener la congruencia en cuanto a los elementos que dejarán de presentar a los particulares a partir de la expedición del anteproyecto de mérito.

Al respecto, con base en lo expuesto con antelación, esta Comisión considera que esa Secretaría identificó las acciones regulatorias que se desprenderán de la emisión de la propuesta regulatoria.

2. *Costos*

En lo referente al presente apartado, la SHCP ha referido en su MIR que como resultado de la emisión del presente anteproyecto, para los años 2017 y 2018, cada propietario de un vehículo modelo anterior a 2002, deberá asumir un gasto de entre $2,400 y $5,100 pesos anuales por vehículo asegurado, para una suma asegurada de $100,000 pesos por daños a personas (lesiones o muerte), por lo cual dicha erogación deberá cubrirse en ambos años.

Por su parte, esa Secretaría también ha expuesto que para el caso de las aseguradoras, no se considera que se desprendan costos adicionales, toda vez que estas "*mantienen una plantilla de personal de acuerdo al volumen de pólizas que tienen emitidas*" y a partir del incremento en la demanda por sus productos y servicios, "*las aseguradoras adecuarán sus plantillas de ajustadores, procesos de emisión, etcétera; por lo que no se prevén costos relevantes por la entrada acelerada de más pólizas*". En ese sentido, se ha tomado en cuenta que "*las aseguradoras han estado trabajando en preparar ajustadores y certificarlos. Para las instituciones de seguros es lo mismo emitir una póliza para un vehículo que cueste más de $135,690.00 que uno que haya costado menos;*

Boulevard Adolfo López Mateos 1025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22067 | cofemer@cofemermx.gob.mx

de hecho, el proceso de simplificación en la emisión reduce los costos al no tener que verificar con la factura si aplica o no la regulación que se pretende modificar con la propuesta".

En consecuencia, esta Comisión observa que como resultado de la emisión del presente anteproyecto, los particulares que sean propietarios de vehículos que circulen en vías, caminos y puentes federales y que se ubiquen en los nuevos supuestos de la regulación, deberán asumir costos que oscilarán $2,400 y $5,100 pesos anuales, a efecto de contar con un seguro que cubra al menos daños a personas por un monto mínimo asegurado de $100,000 pesos, por los siguientes dos años.

3. *Beneficios*

En relación con este análisis, la SHCP mencionó que la expedición de la regulación propuesta conllevará efectos favorables para los propietarios de vehículos modelo 2002 y anterior que transiten en vías, caminos y puentes federales, toda vez que a través de la regulación en trato, "*en caso de siniestro, dichos propietarios podrán hacer frente a su responsabilidad civil frente a los terceros que resulten dañados con motivo del tránsito de sus vehículos, por al menos la cantidad de $100,000.00 pesos por daños a personas (lesiones y muerte)*".

Adicionalmente, la regulación en trato también permite beneficiar a los terceros que resulten dañados con motivo del tránsito de vehículos en caminos y puentes federales, toda vez que contarán con mayor certeza respecto a la obtención de la correspondiente indemnización, para el pago de los correspondientes servicios de atención médica que requieran.

Finalmente, en el caso de las instituciones de seguros, se estima que a través de la emisión del anteproyecto, podrán observar un incremento en la demanda de sus productos y servicios, lo cual les pueda redituar en mayores ingresos a sus negocios.

Por consiguiente, en opinión de esa Dependencia, se ha estimado que el presente anteproyecto redituará en beneficios superiores a sus costos de cumplimiento, toda vez que si bien los particulares propietarios de los vehículos en cuestión deberán cubrir una erogación adicional por concepto de asegurarse en los términos establecidos por el anteproyecto, se podrán obtener beneficios por los siguientes conceptos:

- "*La simplificación para las aseguradoras y los usuarios del seguro, al tener la claridad de que todos los vehículos independientemente del valor factura de compra, requieren de un seguro. Una misma marca-tipo-versión de vehículo puede tener diferentes precios iniciales de factura, dependiendo de los accesorios adicionales, tipo de pintura, descuentos en la venta (por tratarse del modelo inmediato anterior, por ser empleado de la marca, por convenios con empresas, etc.), promociones de las agencias, si se compra a crédito o al contado, entre otros.*

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 | cofemer@cofemer.gob.mx

- *La simplificación en el proceso de fiscalización, ya que en la práctica resulta complicado conocer el valor inicial de venta del vehículo, sin contar con la factura y, el portar este documento (la factura en el vehículo) constituye un riesgo muy grande que fomenta el robo de vehículos.*
- *El que el seguro efectivamente opere, dada la simplificación señalada. Desde que arrancó el seguro obligatorio en caminos federales, no se han vendido más de 20,000 pólizas de los más de 23 millones de vehículos que hoy circulan sin seguro.*
- *El que se pueda recuperar del responsable el monto de los daños al contar con una póliza. Hoy resulta muy complicado obtener una indemnización de los terceros sin seguro, cuando éstos son responsables del accidente, máxime que los vehículos más antiguos y con menores medidas de seguridad son los que generalmente no se aseguran.*
- *La simplificación de los procesos de emisión, al no tener que verificar los precios iniciales.*
- *Menores costos legales para las aseguradoras y al final para la mutualidad, al haber acuerdos en crucero y tener menos casos complicados yéndose a juicios o a deslinde en los ministerios públicos.*
- *Contar con una base de datos más completa de accidentes viales (censo de accidentes), que permita fomentar medidas preventivas, cruceros, puntos y caminos peligrosos, definición de políticas públicas.*
- *La despresurización de los hospitales públicos al enviar a los accidentados a clínicas y hospitales privados.*
- *La despresurización de los procesos legales en los ministerios públicos, ya que mucho menos casos de accidentes viales acabarían en procesos legales al no haber acuerdos entre aseguradoras.*
- *La garantía de indemnización, bajo los términos del contrato de seguros a los afectados.*
- *Menor fuga de responsables, al tener la certeza de que el seguro responderá hasta el monto asegurado.*
- *Fomento a la educación financiera y la administración de riesgos personal.*
- *El asegurado obtiene una protección que podrá utilizar cuando sea responsable (hasta el límite de la suma asegurada). Si se tuviesen dos accidentes medianamente graves, la mayoría de los asegurados perderían gran parte de su patrimonio para poder indemnizar a la víctima".*

En ese tenor, esta Comisión observa que si bien la expedición del anteproyecto en comento pudiera generar nuevas obligaciones hacia los particulares que tengan modelos de vehículo anteriores al 2005, toda vez que se les exigirá que cuenten con una cobertura para hacer frente a lesiones o la muerte de terceros, se estima que esta medida contribuirá a lograr que: i) cualquier vehículo que transite en las vías, caminos y puentes federales pueda hacer frente a cualquier percance que se llegara a suscitar; ii) los afectados tengan seguridad de que ante este tipo de hechos existirá el respaldo económico para cubrir los gastos que se deriven de este tipo de afectación, y iii) para acreditar el cumplimiento de la regulación en trato, ya no sea necesaria la presentación de algún documento que demuestre el valor de facturación del vehículo, con lo cual se expone a los propietarios a menores riesgos en materia de seguridad sobre su patrimonio.

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México, Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22667

En consecuencia, este órgano desconcentrado estima que los beneficios aportados por la regulación en comento serán superiores a sus costos de cumplimiento, de conformidad con lo dispuesto en el Título Tercero A de la LFPA.

V. Consulta pública

Desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia se hizo público a través del portal de internet de la COFEMER, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En este sentido, se informa a la Dependencia que hasta la fecha de emisión del presente Dictamen no se recibieron comentarios por parte de los particulares relacionados con el tema.

Por lo expresado con antelación, la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total, con efectos de Dictamen Final, respecto a lo previsto en el artículo 69-L, segundo párrafo de la LFPA, por lo que la SHCP puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del referido anteproyecto en el Diario Oficial de la Federación (DOF).

Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción I, 9, fracciones XI, XXV, XXXVIII y penúltimo párrafo, y 10, fracciones VI y XXI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*[3], así como en los artículos 6, último párrafo, del *Acuerdo 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* y Primero, fracción I, del *Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican*, ambos publicados en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Coordinador General

JULIO CÉSAR ROCHA LÓPEZ

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN
23 SEP 2016
RECIBIDO
RUBRICA: Jorge 10:00

FIAR/LEB

[3] Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

Boulevard Adolfo López Mateos 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Azulco, La Magdalena Contreras
C.P. 10400, Ciudad de México. Tel. (01 55) 56 29 95 00 ext. 22607 | cofemer@cofemer.gob.mx