



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

SCT
Oficialía Mayor
18 JUN -2 11 58
Recibido
Acuse

Oficio No. COFEME/17/3591

Asunto: Solicitud de Ampliaciones y Correcciones a la Manifestación de Impacto Regulatorio del anteproyecto denominado "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."

Ciudad de México, a 31 de mayo de 2017

Mtro. Rodrigo Ramírez Reyes
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Hago referencia al anteproyecto denominado 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., así como a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos el 17 de mayo de 2017 en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del Sistema Informático de la Manifestación de Impacto Regulatorio.

Salvo el particular, con fundamento en los artículos Tercero, fracción III y Cuarto del Acuerdo que establece los lineamientos que deberán ser observados por las Dependencias y Organismos Descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (Acuerdo Presidencial), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de marzo de 2017, se le informa que procede el supuesto de calidad aludido de la fracción III, que se refiere a que es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional, como lo es el Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre duración del trabajo y períodos de descanso,



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

que se encuentra ratificado por México y publicado en el Diario Oficial de la Federación, sin embargo no se ha reflejado en la legislación nacional y por este motivo resulta imperante crear una regulación nacional sobre los tiempos de conducción y de pausa para contribuir con la disminución de accidentes viales originados por la extenuación física, mental o ambas.

Por otro lado, se sugiere a la SCT que debido a la información presentada en el formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), se seleccione además de la fracción III, la fracción V, que se refiere a que la regulación representa beneficios notoriamente superiores a sus costos, en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados.

Por lo anterior, el anteproyecto y su MIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria, previsto en el título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, así como 69-E, 69-G, 69-H, primer párrafo y 69-I de la LFPA, esta Comisión tiene a bien solicitar las siguientes:

Ampliaciones y Correcciones

I. Consideraciones sobre el llenado del formulario de la MIR

A. Impacto de la regulación.

En el apartado de estimación de los Costos, la SCT indicó, entre otras cosas, lo siguiente:

*"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. [...] Para el caso del autotransporte de carga [...] se estimó que el 26% del personal del autotransporte de pasaje y turismo conduce más de 14 horas al día, con cual se tendrá: Pasaje Físicas \$ 828777994 Morales \$ 130625114 Total \$ 959403108 26 % que conduce más de 14 horas \$ 248444808 * 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"*

Al respecto, la COFEMER observa que si bien las consideraciones de la SCT son acertadas, se está sobreestimando el costo de la regulación, debido a que se está contemplando al total de la población de los usuarios de autotransporte y no discrimina con respecto a aquellos que deberán incurrir en



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

costos adicionales para dar cumplimiento a la regulación. Por lo tanto, la COFEMER recomienda que se estime, del total de particulares que se verían afectados por la regulación, aquellos que efectivamente incurran en costos de cumplimiento para atender la emisión de esta Norma Oficial.

Por otro lado, en el apartado de estimación de los Beneficios, la SCT indicó, entre otras cosas, lo siguiente:

"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 haciendo a 1.7 % del PIB, lo que representa aproximadamente 150 000 000 000 de pesos."

Al respecto, la COFEMER observa que la estimación de los beneficios corresponde al total de los accidentes vehiculares, y debe contemplar únicamente a aquellos que son relacionados con el autotransporte a quienes les aplica esta regulación, además la COFEMER solicita que se estime el porcentaje de reducción de accidentes derivado de la entrada en vigor de la regulación. Una vez atendido este elemento, la SCT deberá justificar que los beneficios son notoriamente superiores a los costos.

II. Consideraciones sobre el cumplimiento del Acuerdo Presidencial

En relación con el anteproyecto y su MIR, la COFEMER observa que la SCT no incluyó ni consideró información relacionada con lo previsto en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, que a la letra señala, entre otras cosas, lo siguiente:

"Artículo Quinto. Para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado. La Comisión deberá vigilar que efectivamente exista una reducción en el costo de cumplimiento de la regulación para los particulares. A efecto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, las dependencias y organismos descentralizados deberán brindar la información que al efecto determine la Comisión en el formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio correspondiente. Con base en dicha información, la Comisión efectuará la valoración correspondiente y



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

determinará en su dictamen si se cumple el supuesto antes mencionado, en los mismos plazos y términos a que se refiere el artículo Cuarto del presente Acuerdo." (Énfasis añadido).

Al respecto, la COFEMER solicita que la SCT indique expresamente en los transitorios del anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o actos que se abrogarán o derogarán. Además, la SCT deberá incluir en un anexo en el formulario de la MIR, la cuantificación de dichas obligaciones regulatorias o actos mencionados, así como la metodología que se utilizó para determinar dicho costo, a fin de que la COFEMER verifique que efectivamente exista una reducción en el costo de cumplimiento de la regulación para los particulares.

Por lo expresado anteriormente, la COFEMER espera que la SCT realice las debidas Ampliaciones y Correcciones solicitadas, para los efectos a los que se refiere el artículo 69-I o 69-J de la LFPA, según corresponda y de conformidad con lo previsto en el Acuerdo Presidencial.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 25, y 73 fracción XXIX-Y, del Decreto por el que se declaran reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Mecanismos Alternativos de Solución de Controversias, Mejora Regulatoria, Justicia Cívica e Itinerante y Registros Civiles, 7, fracción IV; 9, fracción XXXVIII y penúltimo párrafo; y 10, fracciones V y XXI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como el artículo Primero, fracción IV del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente,

Dr. Marcos Santiago Avalos Bracho
Coordinador General

