



Oficio No. COFEME/18/1419

Asunto: Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCFI-2017, Industria hulera-llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular igual o menor a 456 kg (10000 lb) o llantas de construcción radial que excedan la capacidad de carga de 4536 kg y cuyo símbolo de velocidad sea h, v, w, y, z –especificaciones de seguridad y métodos de prueba”.

Ciudad de México, 3 de abril de 2018

Ing. Octavio Rangel Frausto
Oficial Mayor
Secretaría de Economía
Presente

Se hace referencia al anteproyecto denominado "*Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCFI-2017, Industria hulera-llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular igual o menor a 456 kg (10000 lb) o llantas de construcción radial que excedan la capacidad de carga de 4536 kg y cuyo símbolo de velocidad sea h, v, w, y, z –especificaciones de seguridad y métodos de prueba*" (Anteproyecto), así como a su formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Economía (SE), a través del Sistema Informático de la Manifestación de Impacto Regulatorio¹, y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 23 de marzo de 2018. Lo anterior, en respuesta al Dictamen Total no Final (Dictamen Total) emitido por la COFEMER, mediante oficio COFEME/18/1000 de fecha 5 de marzo de 2018.

Al respecto, con fundamento en los artículos 69-E, 69-G, y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), se tiene a bien emitir el siguiente:

Dictamen Final

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

En relación al presente apartado, y con el fin de dar cumplimiento al *Acuerdo que fija 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 Presidencial*² (Acuerdo Presidencial), y tomando en consideración lo solicitado por la COFEMER en el oficio

¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de marzo de 2017.



COFEME/18/1000, la SE a través del documento 20180322173336_44878_oficio de respuesta a la reiteración del Dictamen Total no final del Oficio No.docx anexo a la MIR, refiere lo siguiente:

“Derivado de los comentarios expresados por la Comisión-Federal de Mejora Regulatoria en relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2017 y su cumplimiento con el ‘Acuerdo Presidencial’, la Secretaría de Economía informa a esta comisión la modificación del cuarto transitorio del proyecto, en el cual se elimina el enunciamiento de la simplificación del Sistema Integral de Normas y Evaluación de la Conformidad y se integra la abrogación de la NOM-016-SCFI-1993. Lo anterior con el propósito (sic) de dar cumplimiento a lo establecido en el señalado ‘Acuerdo Presidencial’.

A su vez, se proporciona un análisis del costo – beneficio de la abrogación de dicha obligación regulatoria y un comparativo con el costo y beneficio que genera la implementación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana.”

En ese sentido y a manera de precisar lo anterior, la SE mediante los documentos anexos a la MIR denominados 20180322173224_44878_C-B NOM-016-SCFI-1993.docx y 20180322173224_44878_C-B NOM-016-SCFI-1993.xlsx en los que incluye los costos de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-016-SCFI-1993 “Aparatos electrónicos-aparatos electrónicos de uso en oficina alimentados por diferentes fuentes de energía eléctrica-requisitos de seguridad y métodos de prueba” respecto de la cual se propone su abrogación.

Aunado a lo anterior, tal y como se describió en el oficio COFEME/18/1000 del 5 de marzo de 2018, referente a la reiteración del Dictamen Total no Final respecto del Anteproyecto; esa Dependencia remitió a este órgano desconcentrado los documentos 20180130101650_44528_C-B TRAMITE SE-04-017.docx y 20180130101650_44528_C-B TRÁMITE SE-04-017.xlsx, en los cuales proporcionaron los costos y beneficios que pudieran derivar de la reducción del plazo de respuesta (de 30 a 25 días hábiles) en el trámite SE-04-017 “Certificado de aprobación de envasadores de tequila (CAE)” .

Finalmente, esa Dependencia adjuntó a su envío del 23 de marzo del presente año, el documento denominado 20180322173258_44878 Comparativo C-B PROY-NOM VS. C-B trámite y obligación.docx, en el cual la SE presenta la suma de beneficios derivados de la reducción en el plazo máximo de resolución del citado trámite SE-04-017 y los beneficios derivados de la abrogación de la NOM-016-SCFI-1993 “Aparatos electrónicos-aparatos electrónicos de uso en oficina alimentados por diferentes fuentes de energía eléctrica-requisitos de seguridad y métodos de prueba”, lo que presentó de la siguiente manera:

“Suma de Beneficios del trámite y la obligación:

Beneficio del Trámite SE-04-017:

BENEFICIO DE LA REDUCCIÓN EN EL PLAZO MÁXIMO DE RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE SE-04-017	
<i>Unidades Económicas</i>	<i>169</i>
<i>Producción total en el 2016 del tequila</i>	<i>128,900,000</i>
<i>Producción total en el 2016 del tequila 100% de agave</i>	<i>144,300,000</i>

Precio promedio tequila en mililitro	\$	0.13
Precio promedio del tequila 100% de agave en mililitro	\$	0.26
Precio botella tequila 750ml	\$	97.50
Precio botella tequila 100% de agave 750ml	\$	195.00
Producción total de tequila en botellas		171,866.67
Producción total de tequila 100% de agave en botellas		192,400.00
Incremento del embotellado de tequila debido a la reducción del plazo		2,352.85
Incremento del embotellado de tequila 100% de agave debido a la reducción del plazo		2,633.96
Valor promedio de las botellas de tequila	\$	256,810.71
Valor promedio de las botellas de tequila 100% de agave	\$	513,621.42
Beneficio total de la reducción en el plazo de resolución del trámite	\$	770,432.13

BENEFICIO DE LA ABROGACIÓN DE LA NOM-016-SCFI-1993	
Unidades Económicas	1,184
Costo unitario de certificación y pruebas	\$ 3,741.00
Costo total certificación y pruebas	\$ 4,429,344.00

Suma de los beneficios: \$ 770,432.13 + \$ 4,429,344.00 = \$ 5,199,776.13

Costo/Beneficio del PROY-NOM

Costo del PROY-NOM-086-SCFI-2017:

Costo de las pruebas	14000
Costo del certificado	1252.5
Cantidad de certificados en 2016	1742
Costo por las pruebas	\$ 27,001,000.00
Costo por los certificados	\$ 2,181,855.00
Costo total	\$ 29,182,855.00

Beneficio del PROY-NOM-086-SCFI-2017:

Accidentes	24,216
------------	--------



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos
Dirección de Servicios Agropecuario,
Comercio e Industria

Muertes	4,548
Lesionados	24,736
% atribuible al vehículo	3.60%
% de los accidentes atribuibles al vehículo causados por las llantas	49.10%
Muertos atribuibles al vehículo	164
Lesionados atribuibles al vehículo	890
Muertos atribuibles a las llantas	80
Lesionados atribuibles a las llantas	437
Costo por muerte	400000
Costo por lesión	100000
Tipo de cambio	19.521
Costo total por muertes atribuibles a las llantas	627720774.2
Costo total por lesiones atribuibles a las llantas	853523585.6
Costo total por muertes y lesiones atribuibles a las llantas	\$1,481,244,359.79
% de reducción debido a la regulación	25%
Beneficio de la regulación	\$370,311,089.95

Costo/Beneficio de la NOM VS. Los dos tramites a simplificar

Concepto	PROY-NOM-086	SE-04-017 y NOM-016-SCFI-1993
Costo total	\$29,182,855.00	\$309,564.06 + \$ 0.00 = \$309,564.06
Beneficio total	\$370,311,089.95	\$ 770,432.13 + \$ 4, 429,344.00 = \$ 5, 199,776.13
Costo VS. Costo	\$29,182,855.00	\$ 309,564.06
Beneficio VS. Beneficio	\$370,311,089.95	\$ 5, 199,776.13

En ese orden de ideas, una vez analizada la información anterior, se observa tal y como se comunicó en el Dictamen Total no Final del 8 de febrero de 2018 lo siguiente:

“En ese orden de ideas, derivado de la información proporcionada por esa Dependencia, respecto de la acción de simplificación propuesta para el trámite SE-04-017, y basándose en el



Modelo de Costeo Estándar³, la COFEMER concluye que la acción de simplificación propuesta por esa Secretaría, se traducen en un ahorro total de \$14,218.89

Así, se obtuvieron los siguientes costos y ahorros derivados de la acción:

Homoclave	Acción de simplificación	Costo Económico Total	Costo Económico Total con simplificación	Ahorro
SE-04-017	Reducción de 30 a 25 días	\$ 90,957.35	\$ 76,734.46	\$ 14,218.89

Por otro lado, respecto del Sistema Integral de Normas y Evaluación de la Conformidad, se observa que la SE en los documentos 20180130101651_44528_Comparativo C-B PROY-NOM VS. C-B Trámite y Sistema.docx y 20180130101651_44528_Respuesta a Dictamen Total no final.docx anexos a la MIR, incluye un análisis costo/beneficio de la implementación de dicho sistema sin embargo de la información proporcionada no se desprende de manera específica qué trámite se realizará a través de dicho sistema y que constituirá la acción a abrogar o derogar, ello toda vez que aparentemente la SE proporciona el beneficio total de los trámites registrados en línea en el 2017.

Por lo tanto, la COFEMER queda en espera de que la SE envíe la información prevista en el presente apartado; además del análisis de costos correspondiente, para estar en posibilidad de comprobar que efectivamente existe una reducción en el costo de cumplimiento para los particulares; y en su caso de especificar la referida obligación en el cuerpo del Anteproyecto.”

En ese contexto, se observa que la reducción del plazo de respuesta del trámite SE-04-017 se traduce en un ahorro de \$14,218.89.

Ahora bien, tomando en consideración la información proporcionada por la SE respecto de la abrogación de la NOM-016-SCFI-1993 “Aparatos electrónicos-aparatos electrónicos de uso en oficina alimentados por diferentes fuentes de energía eléctrica-requisitos de seguridad y métodos de prueba”, se tiene que los ahorros derivados serían del orden de los \$4,429,344.00; cantidad que se obtuvo considerando lo siguiente:

BENEFICIO DE LA ABROGACIÓN DE LA NOM-016-SCFI-1993	
Unidades Económicas	1,184
Costo unitario de certificación y pruebas	\$ 3,741.00
Costo total certificación y pruebas	\$ 4,429,344.00

³ Esta herramienta es promovida por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos para la estimación de cargas administrativas. Fue desarrollada originalmente por el Ministerio de Finanzas Holandés y ha sido adaptada por la COFEMER para aplicarse en México. El costo económico estimado a través de dicho Modelo no contempla costos monetarios, sino solamente la carga administrativa que consiste en actividades que van desde el proceso de comprensión del trámite hasta su presentación en las ventanillas de las oficinas de gobierno, es decir aquellas actividades genéricas que el particular realiza para cumplir con las diversas etapas y requisitos en el proceso de un trámite y el costo de oportunidad que contempla el tiempo máximo en que resuelve la dependencia y los salarios que dejaría de percibir el individuo en espera de la resolución del trámite y que podría destinar a otro tipo de actividades que pueden resultar más provechosas al particular.

En conclusión se desprende que, tomando en cuenta los datos antes referidos es posible estimar que los ahorros netos que se podrían obtener derivados de la simplificación propuesta para dar cumplimiento al Acuerdo Presidencial ascienden a la cantidad de \$4,443,562.89; ello como resultado de sumar \$4,429,344 más \$14,218.89.

Con base en la información proporcionada por la SE, la COFEMER considera atendido lo estipulado por el Acuerdo Presidencial, lo cual se incluyó en el artículo cuarto transitorio del Anteproyecto.

II. Consideraciones generales.

Tal como se señaló mediante el oficio COFEME/17/6826 de 13 de diciembre de 2017, la COFEMER observó que el 12 de agosto de 2010, la SE emitió la *Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2010, Industria hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb)-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba* misma que entró en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la cual establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb), y que corresponden a una capacidad de carga B, C, D o E, las cuales se comercializan en los Estados Unidos Mexicanos.

Asimismo, de conformidad con la información contenida en el Programa Nacional de Normalización 2017⁴, se advierte que la SE tiene contemplada la emisión de la norma de mérito, teniendo el siguiente objetivo y justificación:

“Actualizar algunas especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb), y que corresponden a una capacidad de carga B, C, D o E, que se comercializan en los Estados Unidos Mexicanos. Se identificó la necesidad de modificar algunos criterios y elementos técnicos a fin de perfeccionar el instrumento normativo en cuestión.”

Bajo esta perspectiva, tal y como señaló la COFEMER en su Dictamen Total (no final), toda vez que con la formalización del Anteproyecto se busca la actualización del marco jurídico vigente, desde el punto de vista de la mejora regulatoria, se reitera que se considera adecuado que la SE promueva la emisión de la regulación, atendiendo la problemática descrita en la sección subsecuente, así como los objetivos planteados en la MIR.

III. Definición del problema y objetivos generales.

A. Definición del problema

Por lo que hace a este apartado, a través del Dictamen Total de fecha 13 de diciembre de 2017 y con número de oficio COFEME/17/6826, se observó que el Anteproyecto surge de la necesidad de:

⁴ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de febrero de 2017.



“A través de los años la industria automotriz ha tenido diversos cambios tanto en los modelos que las marcas manejan como en sus componentes, un componente primordial para que un vehículo automotor pueda funcionar debidamente sobre el pavimento son los neumáticos, es por ello que se ve la necesidad de que estos cumplan con las especificaciones de seguridad y los métodos de prueba que se les aplicaron para que el consumidor final tenga certeza de que el producto que está consumiendo sea apto para las condiciones de camino que estas especifiquen y así se puedan evitar accidentes. De acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales para el 2012 emitido por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) señala en su apartado 1.2 “Accidentes Según su Causa”, el total de accidentes atribuibles a una falla del vehículo para dicho año fue de 999, que representa el 3.6% del total de accidentes en el año. Así mismo señala que dentro de las causas de falla del vehículo, el 49.1% fueron por causa de las llantas, lo que significa que 490 de los 999 accidentes atribuibles al vehículo se podrían prevenir mediante la presente regulación.”

B. Objetivos Generales

Bajo tales consideraciones, de acuerdo a la información contenida en la MIR enviada por esa Dependencia señaló que el Anteproyecto tiene como objetivo:

“...que todas las llantas nuevas nacionales e importadas que serán comercializadas en el territorio nacional cumplan con las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que se emplean en la producción e importación de las llantas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto igual o menor a 4536 kg o 10000 lb y que estas correspondan a una capacidad normal o estándar, extra, reforzada o ligera.”

En ese contexto, esta COFEMER indicó en su Dictamen Total no Final del 13 de diciembre de 2017 que la SE justificó los objetivos y la situación que da origen a la regulación propuesta, considerando conveniente la emisión del Anteproyecto, con el fin de atender la situación identificada.

IV. Identificación de posibles alternativas regulatorias.

De acuerdo a la información incluida en la MIR correspondiente, se observa que durante el diseño de la presente propuesta regulatoria la SE estimó la posibilidad de no emitir regulación alguna; sin embargo consideró *“...que la problemática planteada se resuelva sin la existencia o creación de alguna regulación, pues esta implicaría que la sociedad y la economía se vean perjudicadas, por un punto la sociedad se perjudicaría ya que al no tener una regulación en esta área se daría pauta a que se comercialicen neumáticos que no cumplen con las especificaciones de seguridad y solo pondrían en riesgo la vida de los usuarios, en la parte económica con la entrada de comerciantes que vendan neumáticos que no son confiables se perjudicaría a los productores que hacen un esfuerzo por proveer a la sociedad mexicana llantas confiables para su uso. Ya que tan solo en el 2005 entraron al País 4 millones de neumáticos de desecho para ser comercializadas según la fuente de la Cámara Nacional de la Industria Hulera.”*

Asimismo, esa Secretaría también manifestó haber contemplado la posibilidad de aplicar esquemas de autorregulación; sin embargo, concluyó que *“ello implicaría que su aplicación sería de carácter voluntario y conforme a ello, si se intentase hacer cumplir las disposiciones obligatorias a través de un*

instrumento cuyo cumplimiento es discrecional, no se contaría con la fundamentación adecuada. Además, los esquemas de autorregulación (convenios de autorregulación o códigos de buenas prácticas) no garantizan el cumplimiento permanente de las obligaciones contraídas de mutuo propio, tanto por su naturaleza temporal como por la falta de su aplicación universal, lo cual en el mejor de los casos sólo obliga a sus firmantes.”

Aunado a lo anterior, la SE evaluó la opción de establecer esquemas voluntarios, no obstante determinó que *“no es viable ya que es obligación de la Secretaría de Economía establecer las características y/o especificaciones de los instrumentos para pesar y sus métodos de verificación, calibración y trazabilidad, debido al impacto de ello en transacciones comerciales óptimas y leales. Dado lo anterior es de vital importancia que se establezca una Norma Oficial Mexicana (NOM) y no una Norma Mexicana (NMX) que defina las especificaciones de seguridad y los métodos de prueba, la cual, al ser un instrumento jurídico de carácter general y obligatorio, se pretendió garantizar que los instrumentos con los que se emitan las pruebas se encuentren en óptimas condiciones para así asegurar que los neumáticos producidos en territorio nacional brinden total seguridad al consumidor.”*

Además, en lo referente a instaurar incentivos económicos esa Secretaría detalló que tal posibilidad resulta inviable, *“Debido a que la problemática planteada en la presente manifestación de impacto regulatorio, no se relaciona con la capacidad económica de los agentes económicos propietarios y/o usuarios y/o consumidores de los neumáticos que contempla la regulación propuesta, los incentivos económicos no representan una alternativa adecuada para la atención de la problemática planteada.”*

Finalmente, la SE valoró la posibilidad de implementar otro tipo de alternativa; no obstante, indicó que *“la inclusión de este tipo de disposiciones en Reglamentos o Leyes no es conveniente, ya que estos documentos no establecen las especificaciones metrológicas y técnicas que garanticen el buen funcionamiento de estos. Adicionalmente cabe mencionar que en la emisión de en Reglamentos o Leyes, la participación de los diversos sectores involucrados es más reducida y limitada que en una Norma Oficial Mexicana, en la que hay un proceso de consenso y de consulta pública.”*

De la misma forma, señaló que el Anteproyecto es la mejor opción para enfrentar la problemática, en virtud de que *“El sector Autotransporte en México tanto de carga como de pasajeros representa el corazón de la economía ya que la mayoría de mercancías y personas son transportadas por vía terrestre en camiones o tracto camiones de carga de los cuales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene datos estadísticos, cuya obtención fue a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero en los cuales identifican que el tránsito diario promedio anual en las autopistas y puentes de cuota para autobuses son de 59249 unidades y 259996 unidades de Camiones.”*

La norma considera y ve la necesidad de implementar una regulación que permita brindar la seguridad necesaria, tanto para los conductores de estos como para los terceros, que los neumáticos que ocupen tengan las condiciones necesarias de seguridad y que los métodos de prueba cumplan con los requerimientos para dar fe de los productos puestos a prueba, y que el consumidor o usuario pueda comprobar mediante las especificaciones implementadas en los neumáticos la calidad de los mismos. La alternativa propuesta, al ser de carácter obligatorio, garantiza que todos los neumáticos que se importen o comercialicen en territorio nacional sean de calidad e instalados adecuadamente con la finalidad de proteger a los usuarios y a terceros que se podrían ver perjudicados ya que, con base en



estadísticas de la Policía Federal, en el 2016 murieron a causa de accidentes de tránsito (principalmente en carreteras federales) 3375 personas.”

Bajo esta perspectiva, la COFEMER observó en el oficio COFEME/17/6826 que la autoridad dio cumplimiento al requerimiento de esta Comisión en materia de evaluación de alternativas de la regulación, toda vez respondió y justificó el presente apartado en la MIR.

V. Impacto de la Regulación.

A. Trámites

En lo atinente a este apartado, tal como este órgano desconcentrado lo señaló en el Dictamen Total no Final del 13 de diciembre de 2017, tras la emisión del Anteproyecto no se crean, modifican o eliminan trámites.

B. Acciones regulatorias

Respecto al presente apartado, mediante el Dictamen Total, esta Comisión observó que la SE proporcionó información con la cual justificó el establecimiento de las siguientes acciones regulatorias:

Establecen requisitos

Artículos aplicables: Capítulo 4 “, Capítulo 5 “Especificaciones”, Capítulo 6 “Muestreo”, Capítulo 8 “Información comercial”, Capítulo 7 “Métodos de prueba”, APENDICES A, B y C.

Justificación:

“Capítulo 4: Dicho capítulo establece los requisitos que deben cumplir las llantas para poder clasificarse de determinada forma. De esta manera se brinda información certera al consumidor y se fomenta el cumplimiento del objetivo del Proyecto de NOM.

Capítulo 5: el presente capítulo establece las especificaciones que deben cumplir las llantas, en cuanto al desgaste, dimensiones, capacidad de carga, resistencia a la penetración, comportamiento a alta velocidad y a la carga y baja presión de inflado, con esto se establecen los requisitos que debe cumplir para garantizar el cumplimiento del objetivo del presente Proyecto.

Capítulo 6: Determina que se debe llevar a cabo por modelo y establece como requisito la cantidad de llantas que debe integrar la muestra. De manera tal que se pueda garantizar la calidad de la prueba y cumplir así con el objetivo.

Capítulo 7: Establece requisitos respecto de la metodología para llevar a cabo la prueba, para garantizar la precisión y mantener las condiciones bajo las que se lleva a cabo.

Capítulo 8: Este capítulo es respecto de los requisitos de etiquetado e información comercial. Dichos requisitos buscan brindar al usuario información clara y veraz respecto del producto y características que está consultando. Con esto se previene una inducción al error por parte del fabricante o comercializador. Así mismo, con ello se fomenta el objetivo de la norma.

Apéndice A: Mediante el presente apéndice se establecen los requisitos que debe de cumplir una llanta para contener cada símbolo de velocidad, así como el índice de carga que debe de presentar y la resistencia a la penetración que debe cumplir. Con esto se refuerza el objetivo del presente al poder garantizar la seguridad de los usuarios y consumidores.

Apéndice B: El apéndice en cuestión establece los requisitos de identificación de las llantas. De esta manera apoya al objetivo del Proyecto de NOM

Apéndice C: Establece los requisitos para cumplir con el informe de certificación de sistemas de Gestión de la Calidad.”

Artículos aplicables: Apartado 4. Métodos de Prueba.

Establecen obligaciones

Artículos aplicables: Capítulo 5 “Especificaciones”, Capítulo 6 “Muestreo” y Capítulo 7 “Métodos de prueba”.

Justificación: “Al ser un Proyecto de Norma Oficial Mexicana, su cumplimiento es de carácter obligatorio, derivado de la necesidad de establecer las condiciones y métodos de prueba que deben de superar las llantas nuevas de construcción radial con la finalidad de salvaguardar la integridad de los usuarios. Por lo que se establece como obligación el realizar las pruebas descritas en el proyecto, así como el cumplimiento en relación a la información de la etiqueta para que los usuarios cuenten con la información necesaria.”

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables: Capítulo 5 “Especificaciones” y Capítulo 7 “Métodos de prueba”, Apéndices A y B del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Justificación:

“Capítulo 5: el presente capítulo establece los estándares técnicos que deben cumplir las llantas, en cuanto al desgaste, dimensiones, capacidad de carga, resistencia a la penetración, comportamiento a alta velocidad y a la carga y baja presión de inflado, esto se debe cumplir para garantizar el cumplimiento del objetivo del presente Proyecto.

Capítulo 7: Establece los estándares técnicos respecto de la preparación y procedimiento de los métodos de prueba, para garantizar la precisión y mantener las condiciones bajo las que se lleva a cabo.

Apéndice A: Mediante el presente apéndice se establecen los estándares técnicos generales que deben de cumplir las llantas respecto del símbolo de velocidad, así como el índice de carga que debe de presentar y la resistencia a la penetración que debe cumplir. Con esto se refuerza el objetivo del presente al poder garantizar la seguridad de los usuarios y consumidores.

Apéndice B: El apéndice en cuestión establece los requisitos de identificación de las llantas. De esta manera apoya al objetivo del Proyecto de NOM.”

Establecen procedimientos de la evaluación de la conformidad

Artículos aplicables: Capítulo 9 del Proyecto de Norma Oficial Mexicana “Evaluación de la conformidad”

Justificación:

“Capítulo 9: El presente apéndice detalla el mecanismo para que los particulares demuestren cumplimiento de las llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb) con los requisitos

establecidos en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Así mismo, establece las condiciones con las que deben cumplir los Organismos de Certificación de Producto y los Laboratorios de Pruebas que evalúen la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Por medio de este se refuerza el objetivo normalizar las especificaciones y las pruebas de desempeño que deben cumplir las llantas nuevas de construcción radial, así como los procesos que proporcionen a la población elementos que les permita prevenir y disminuir los accidentes causados por una mala instalación”.

Otras

Artículos aplicables: Capítulo 3 “Definiciones”

Justificación:

“Capítulo 3: establece los términos y definiciones que deben ser entendidos para los efectos de aplicación del Proyecto de Norma en cuestión. Esto tiene como finalidad homologar la terminología y evitar la confusión en cualquier grado para los usuarios del presente. Asimismo, establecer los términos y las definiciones clarifican el entendimiento y apoyan al cumplimiento del objetivo del Proyecto de Norma Oficial Mexicana.”

En ese sentido, esta Comisión consideró que las acciones regulatorias inherentes al Anteproyecto identificadas y justificadas se encuentran alineadas a los objetivos de la regulación.

C. Competencia

En relación al impacto de la regulación en la competencia, se reitera a la SE que en caso de que esta Comisión reciba la Opinión Institucional de la Comisión Federal de Competencia Económica, autoridad competente en la materia de competencia y libre concurrencia de los mercados, mediante la cual emita su pronunciamiento respecto de los efectos que el Anteproyecto podría tener en dicha materia, esta COFEMER notificará de la misma a la SE para su conocimiento y valoración.

D. Costos

Conforme a la información proporcionada por la SE, fue posible concluir que los costos del Anteproyecto derivan de lo siguiente:

“Los costos derivados de la presente regulación se basan principalmente en la obtención de un certificado de cumplimiento que deriva de alguna de las pruebas detalladas en el Proyecto de la NOM. El costo promedio de la elaboración de las pruebas es de \$15 500.00 pesos, mientras que el costo del certificado es de \$1 252.50. Por lo que si se toma como base que para el 2016 se emitieron 1746 certificaciones y asumimos que fue la misma cantidad de pruebas, el costo total es de \$27 001 000.00 por la elaboración de pruebas y de \$2 181 855.00 por certificados. Dando un costo total de \$29 182 855.00. Debido a que el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana no crea ningún requisito adicional a los ya establecidos en la Norma que le antecede (NOM-086-SCFI-2010), no existe ningún costo adicional para los fabricantes en cuanto a inversión en tecnología, modificación en las líneas de producción o de alguna otra naturaleza. Quedando como costo total final los \$29 182 855.00. de las pruebas y certificación.”

Los documentos que se solicitan son documentos básicos que se requieren para la legal constitución de una persona moral, para cualquier contrato entre particulares y a su vez se necesitan entregar ante cualquier Organismo de Certificación de Producto para la certificación de cualquier Norma Oficial Mexicana. Además de que los documentos originales siempre quedan a resguardo de las empresas, las personas realizan copias de los mismos para presentarse cuando son requeridos. Por lo anterior, se observa que los costos generados para los particulares se estiman en 10 pesos por concepto de copias o impresión de los documentos, respecto a los incisos b y c, de los documentos a los que se hace mención, sus costos ya se encuentran incluidos en los costos de certificado y las pruebas de laboratorio, toda vez que las dependencias u organismos tienen contemplados dichos insumos en sus precios para poder brindar todo el papeleo que lo anterior genere, en ese sentido, los únicos costos generados para los particulares quedan de la siguiente manera:

\$10.00 pesos por concepto de copias, multiplicado por los 1 746 certificados emitidos por año, se obtiene un total de \$17 460.00 pesos que, sumados al costo resulta en un costo total de \$29 200 315.00 pesos. Por lo que el cálculo del beneficio neto queda de la siguiente manera:

Beneficio Neto: \$370 311 089.95 - \$29 200 315.00 = \$341 110 774.95"

En ese contexto, fue posible determinar que los costos de la regulación pudieran ser del orden de los \$29,200,315.00 y que tendrían que ser erogados por los sujetos obligados.

E. Beneficios

Por lo que hace a este rubro, de conformidad con la información remitida por esa Dependencia en los diversos envíos realizados, se desprende que, los beneficios de la regulación se podrán observar para los consumidores, la economía y la población en general, lo anterior tomando en cuenta lo siguiente:

"Con base en el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales para el 2012 emitido por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) señala en su apartado 1.2 "Accidentes Según su Causa" que el total de accidentes atribuibles a una falla del vehículo es de 999, que representa el 3.6% del total de accidentes en el año. Así mismo señala que dentro de las causas de falla del vehículo, el 49.1% son a causa de las llantas, lo que significa que 490 de cada 999. Durante 2012 acerca de incidentes ocurridos en la red vigilada por el organismo (IMT) hubo 24,216 accidentes; 24,736 lesionados; 4,548 muertos y daños materiales por 104.784 millones de dólares; el costo total, de los accidentes registrados es de 4,397 millones de dólares, los costos unitarios promedio por lesionado y muerto, de 100 mil y 400 mil dólares americanos, respectivamente. Lo que significa que si de los 24,736 lesionados, el 3.6% fue por causas atribuibles al vehículo, y de ese 3.6% el 49.1% fue por razones de las llantas, tenemos un total de 437 lesionados y 80 muertos por causas directamente atribuibles a las llantas. Si multiplicamos dichos valores por su costo promedio tenemos un costo total de muertos y lesionados atribuible a las llantas de \$1 481 244 359.79 pesos (con base en el tipo de cambio del Diario Oficial de la Federación para el día 8 de marzo del 2017). Con la implementación de la presente regulación se especula reducir en por lo menos un 25% el número de accidentes por causa de las llantas, lo que nos lleva a obtener un beneficio total de \$370 311 089.95 pesos."

En este sentido y de conformidad con lo señalado por esa Dependencia los beneficios totales ascienden a \$341,110,774.95 pesos.

Bajo ese contexto, tomando en cuenta la información antes referida, fue posible determinar que los beneficios del Anteproyecto en cuestión son superiores a sus costos, por lo que cumple con los objetivos en materia de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la LFPA.

VI. Consulta pública

Tal como se refirió en el Dictamen Total no Final del 5 de marzo de 2018, con número de oficio COFEME/18/1000, a partir de la recepción del Anteproyecto, éste se hizo público a través del portal electrónico de la COFEMER; ello con el fin de dar cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En ese sentido, esta Comisión informó a la SE sobre la recepción de un comentario remitido por la Cámara Nacional de la Industria Hulera el 24 de octubre de 2017.

Al respecto, esa Secretaría brindó respuesta al referido comentario, adjuntándola a la MIR remitida a la COFEMER el 26 de febrero del presente año; por lo tanto dio cumplimiento a lo establecido en el artículo 69-J de la LFPA.

VII. Conclusiones

Por todo lo expresado con antelación, este órgano desconcentrado resuelve emitir el presente Dictamen Final, respecto a lo previsto en el artículo 69-L de la LFPA y, en consecuencia, la SE puede proceder con las formalidades necesarias para la publicación del Anteproyecto en el Diario Oficial de la Federación (DOF), de conformidad con lo establecido en la LFMN y su Reglamento, así como en el *Acuerdo por el que se definen los efectos de los Dictámenes que emite la Comisión Federal de Mejora Regulatoria respecto de las normas oficiales mexicanas y su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio*, publicado en el DOF el 12 de marzo de 2012.

Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9 fracción XI y penúltimo párrafo y 10 fracción VI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como Primero, fracción II y Segundo, fracción III del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican⁵.

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

Atentamente



Celia Pérez Ruiz
La Directora

EVG

⁵ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.