



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Oficio No. COFEME/18/0271

Asunto: Se emite Reporte de Evaluación Ex post sobre el anteproyecto denominado "Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos – Especificaciones de seguridad."

Ciudad de México, 30 de enero de 2018

Ing. Octavio Rangel Frausto
Oficial Mayor
Secretaría de Economía
Presente

Se hace referencia al anteproyecto denominado "Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos – Especificaciones de seguridad." (Anteproyecto), así como a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio Ex post (MIR), enviados 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 15 de diciembre de 2017.

Al respecto, cabe señalar que en el expediente electrónico inicial del Anteproyecto² se encuentran como antecedentes los siguientes documentos: i) una primera versión del formulario de la MIR y el Anteproyecto, enviados por la SE y recibidos en la COFEMER el 27 de noviembre de 2014; ii) el oficio COFEME/14/4375 del 11 de diciembre de 2014, mediante el cual la COFEMER resolvió la procedencia del supuesto invocado por la SE a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007; iii) el oficio ST-CFCE-2014-104 del 12 de diciembre de 2014 y recibido el 15 del mismo mes y año, referente a la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) respecto del Anteproyecto³; iv) el oficio COFEME/15/0061 del 12 de enero de 2015, a través del cual la COFEMER emitió el Dictamen Total (No Final) sobre el Anteproyecto; v) la respuesta al Dictamen Total (No Final) remitido por esa Dependencia y recibido en esta Comisión el 12 de enero de 2016; vi) el oficio COFEME/16/0381 de fecha 19 de enero de 2016, mediante el cual este órgano desconcentrado emitió el Dictamen Final sobre el Anteproyecto, y viii) el oficio COFEME/17/5033 de fecha 2 de agosto de 2017, por medio del cual la COFEMER notificó a esa Secretaría la procedencia de presentación de la MIR Ex post respecto del Anteproyecto.



¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Expediente consultable a través del vínculo electrónico: <http://cofemersimir.gob.mx/expedientes/14105>

³ Disponible en el vínculo electrónico: <http://cofemersimir.gob.mx/expediente/14105/recibido/46467/B0014008759>



De la misma forma, se hace referencia a la apertura del expediente con número 03/0126/151.217 (derivado del envío realizado por la SE el 15 de diciembre de 2017).

No se omite mencionar, que en la solicitud a la SE de presentación de la MIR Ex post se hizo mención a que con ello se contribuiría a atender el exhorto del H. Congreso de la Unión⁴ a esa Dependencia, de llevar a cabo dicha MIR Ex post respecto a la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015.

En virtud de lo anterior, con fundamento en los artículos 69-E y 69-G, de Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA); 51, último párrafo, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), así como 6 y 14, del Acuerdo por el que se implementa la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex post⁵, esta Comisión tiene a bien expedir el siguiente:

Reporte de Evaluación Ex post

I. *Objetivos de la evaluación*

Es de resaltar que el artículo 51, último párrafo, de la LFMN, prevé que dentro del año siguiente a la entrada en vigor de una Norma Oficial Mexicana (NOM), el comité consultivo nacional de normalización o la SE pueden solicitar a las dependencias que se analice su aplicación, efectos y observancia a fin de determinar las acciones que mejoren su aplicación y si procede o no su modificación o cancelación⁶.

Adicionalmente, el artículo 4, del *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*⁷, establece que la COFEMER podrá solicitar a la dependencia promovente de una NOM que realice un análisis de su aplicación, efectos y observancia dentro del año siguiente a su entrada en vigor, a fin de dar cumplimiento a lo señalado por el artículo 51, último párrafo, de la LFMN, análisis que será presentado de conformidad con los formularios que para tal efecto publique la COFEMER en el Diario Oficial de la Federación (DOF).

Asimismo, el Comité de Política Regulatoria de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos adoptó, las *Recomendaciones del Consejo sobre Política y Gobernanza Regulatoria*⁸; derivado de las citadas Recomendaciones, el Comité se ha pronunciado a favor de mantener un sistema de gestión regulatoria, que incluya la evaluación de impacto *ex ante* y *ex post* como elementos fundamentales del proceso de toma de decisiones

⁴ Disponible en: www.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/2/2017-07-19-1/assets/documentos/Dict_3ra_NOM-194_vehiculos.pdf

⁵ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2012.

⁶ Artículo 51: (...)

Sin perjuicio de lo anterior, dentro del año siguiente a la entrada en vigor de la norma, el comité consultivo nacional de normalización o la Secretaría podrán solicitar a las dependencias que se analice su aplicación, efectos y observancia a fin de determinar las acciones que mejoren su aplicación y si procede o no su modificación o cancelación".

⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de marzo de 2012.

⁸ Las recomendaciones fueron adoptadas el 22 de marzo de 2012.



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

basado en evidencia y de revisar sistemática y periódicamente el inventario de regulaciones para identificar y eliminar o remplazar aquellas que sean obsoletas, insuficientes o ineficientes.

En apoyo a las citadas recomendaciones y en relación con los instrumentos mencionados, la COFEMER expidió el *Acuerdo por el que se implementa la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex post*⁹, cuyo objeto es establecer y poner a disposición de las Dependencias y Organismos Descentralizados de la Administración Pública Federal los mecanismos y el procedimiento a través del cual se podrán evaluar los resultados de las regulaciones que fueron sometidas al Proceso de Mejora Regulatoria a través de una manifestación de impacto regulatorio y que hayan sido publicados en el DOF.

Ahora bien, la SE el 9 de mayo de 2016, publicó en el DOF, la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos – Especificaciones de seguridad¹⁰, cuyo objetivo es establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos.

Inicialmente la SE señaló que el Anteproyecto derivó de que: i) en el caso de México, de acuerdo con las cifras oficiales de la Policía Federal, en la Red Carretera Federal del país, se reportó que durante 2011 ocurrieron 28,080 accidentes atribuibles a una causa; 26,056 lesionados; 4,398 muertos y daños materiales estimados en 1,362.42 millones de pesos mexicanos. Lo anterior como resultado de la interacción simple o simultánea de tres factores preponderantes: Ser humano, Vehículo y equipo y Entorno; y ii) la Policía Federal (Comisión Nacional de Seguridad) reportó que en el año 2011, se registraron un total de 24,818 accidentes atribuibles generalmente al conductor, camino, agentes naturales y al vehículo. En el caso de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo, se contabilizaron 972 accidentes, representando el 3.9% del total de los accidentes con causa.

La COFEMER consideró, durante todo el tiempo del proceso de mejora regulatoria del Anteproyecto, una valoración técnica con base en fundamentos jurídicos, así como diversos elementos de evaluación de impacto regulatorio y de los comentarios recibidos durante el proceso de consulta pública. Es así, que se llegó a una nueva versión del Anteproyecto que incorporó, en la medida de lo posible, modificaciones que atendían a las demandas de los particulares interesados en la regulación.

Asimismo, es importante mencionar que el mantener una política pública de mejora regulatoria, que incluya la evaluación de impacto *ex ante* y *ex post* como elementos fundamentales del proceso de toma de decisiones basado en evidencia y de revisar sistemática

⁹ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2012.

¹⁰ Cabe señalar que la Norma por lo que respecta a su entrada en vigor, establece en sus artículos transitorios lo siguiente:

PRIMERO: Con excepción de lo establecido en los artículos transitorios siguientes, la presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO: Lo establecido en el capítulo 5 de la presente Norma Oficial Mexicana, entrará en vigor de acuerdo con lo siguiente:

a. Para los tipos de vehículos nuevos 3 años modelo después de la entrada en vigor de la norma.

b. Para los tipos de vehículos nuevos existentes 4 años modelo después de la entrada en vigor de la norma.

TERCERO: Los Corporativos entregarán a la Secretaría, en un periodo máximo de 30 días naturales previos a la entrada en vigor de la presente norma oficial mexicana, la relación de los tipos de vehículos nuevos existentes en el mercado nacional.

y periódicamente el inventario de regulaciones para identificar y eliminar o reemplazar aquellas que sean obsoletas, insuficientes o ineficientes, resulta acorde con las mejores prácticas internacionales.

Por lo cual el presente Reporte de Evaluación Ex post, tiene por objeto a través del análisis de los resultados presentados por la SE, medir el impacto del Anteproyecto, a un año de su aplicación, con la finalidad de determinar si efectivamente resolvió la problemática que daba origen a la intervención gubernamental.

II. Antecedentes y problemática original que resolvió la expedición de la regulación

a. Identificación y descripción del problema original (fallas de mercado y de gobierno)

En su oportunidad, a través de lo manifestado en el expediente del Anteproyecto, la SE señaló que la problemática que hacía necesaria la intervención gubernamental derivó de lo siguiente:

“En los últimos años, México ha presentado un desarrollo industrial considerable, en particular su industria automotriz ha alcanzado estándares mundiales en la fabricación de vehículos que generalmente van a los mercados de exportación. Por otra parte, el mercado interno está conformado por casi todas las marcas y modelos que se producen en el extranjero, generando que el sector automotriz en México, sea un mercado altamente competitivo, el cual se caracteriza por ofrecer una amplia oferta de productos, a partir del cual los consumidores puedan elegir aquel vehículo que se adapte mejor a sus gustos y preferencias.

Derivado de lo anterior, la industria automotriz al ser altamente competitiva, induce a que los oferentes realicen una asignación óptima de sus recursos, lo cual implica una rápida adecuación de los productos a los deseos de los consumidores así como la adaptabilidad de la producción a las variables económicas y sociales de acuerdo al entorno. Sin embargo, en aras de lograr ventajas competitivas por reducción de costos, se crean incentivos a evaluar qué tipo de dispositivos pueden ser prescindibles en un automóvil, lo cual podría generar que los productores de vehículos automotores se enfrente a una paradoja de medidas de reducción de costos a partir de los dispositivos que integrarán el vehículo. Es este sentido, es indispensable garantizar que la producción de automóviles cumpla con un mínimo de dispositivos de seguridad, que otorguen certeza a partir de que el producto que se adquiere cumple con los elementos de seguridad que se especifican en el presente proyecto de norma.

Aunado de lo anterior, la siniestralidad vial es un problema que ha ido creciendo considerablemente en los últimos años, ya que de acuerdo con el “Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial”, realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2004, los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, toda vez que la tendencia estadística indica que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Cada año más de 1,2 millones de personas en el mundo mueren en accidentes de tránsito, 50 millones de personas aproximadamente sufren traumatismos, que a veces, deja algún tipo de afectación por el resto de sus vidas

(Anexo IV, Reporte mundial sobre la situación de la seguridad vial, Organización Mundial de la Salud, 2013, p.12).

En lo que respecta a la problemática que da origen a la regulación que se pretende justificar con la presente Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), la inclusión de los dispositivos de seguridad de los vehículos, así como sus especificaciones técnicas de manufactura, constituyen uno de los elementos cruciales en la prevención de accidentes automovilísticos. De acuerdo con la "Guía Práctica de Seguridad Vial" de la Cruz Roja, los países con un mayor ingreso per cápita, han introducido sistemas de inspección técnica, dirigidos a el parque de vehículos comerciales, el cual tiene como objetivo realizar inspecciones en vehículos automotores nuevos en lo concerniente a las funciones de seguridad vitales de los autos, tales como el frenado, iluminación, sistema de freno, entre otros (Anexo V, Guía práctica de seguridad vial: Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, 2011).

Aunado a lo anterior, la mayoría de los países integrantes de la OCDE con niveles de desarrollo económico por encima de la media, han incorporado dentro de su marco legislativo, lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, los cuales toman como referente teórico, la matriz de "Haddon" (Anexo VI, Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud, p.24, 2008).

Derivado de lo anterior, la industria automotriz al ser altamente competitiva, induce a que los oferentes realicen una asignación óptima de sus recursos, lo cual implica una rápida adecuación de los productos a los deseos de los consumidores así como la adaptabilidad de la producción a las variables económicas y sociales de acuerdo al entorno. Sin embargo, en aras de lograr ventajas competitivas por reducción de costos, se crean incentivos a evaluar qué tipo de dispositivos pueden ser prescindibles en un automóvil, lo cual podría generar que los productores de vehículos automotores se enfrente a una paradoja de medidas de reducción de costos a partir de los dispositivos que integrarán el vehículo".

Tabla 1. Matriz de Haddon

BASE		SUBHUMANO	VEHÍCULOS Y EQUIPO	ENTORNO
Antes del choque	Prevención del choque	<ul style="list-style-type: none"> • Información • Actitudes • Discapacidad • Aplicación de la reglamentación por la policía 	<ul style="list-style-type: none"> • Buen estado técnico • Luces • Freno • Maniobrabilidad • Control de la velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño y trazado de la vía pública • Limitación de la velocidad • Vías peatonales



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Choque	Prevenición de traumatismos durante el choque	<ul style="list-style-type: none"> Utilización de dispositivos de retención Discapacidad 	<ul style="list-style-type: none"> Dispositivos de retención de los ocupantes Otros dispositivos de seguridad Diseño protector contra accidentes 	Objetos protectores contra choques
Después del choque	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> Primeros auxilios Acceso a atención médica 	<ul style="list-style-type: none"> Facilidad de acceso Riesgo de incendio 	<ul style="list-style-type: none"> Servicios de socorro Congestión

Fuente: Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud, p.24, 2008.

En este sentido, la matriz describe la interacción de los tres factores transcendentales (el ser humano, el vehículo y la infraestructura), esto en el transcurso de las tres fases de una colisión: antes, durante y después del choque. En el caso de la variable de "vehículos y equipo", es menester destacar la correlación directa que existe entre un accidente vial y los dispositivos de seguridad, así como su estado de conservación, los cuales se involucran en las tres etapas del accidente.

En el caso de México, de acuerdo con las cifras oficiales de la Policía Federal, en la Red Carretera Federal (RCF) del país, se reportó que durante 2011 ocurrieron 28,080 accidentes atribuibles a una causa; 26,056 lesionados; 4,398 muertos y daños materiales estimados en 1,362.42 millones de pesos mexicanos (Anexo VII, Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011). Lo anterior como resultado de la interacción simple o simultánea de tres factores preponderantes: I) Ser humano, II) Vehículo y equipo y III) Entorno.

Tabla 2. Distribución general de causas de accidentes, 2011

	Accidentes con causas	Causas asociadas a				Total de causas
		Conductor	Camino	Agentes naturales	Vehículo	
Total	24,818	23,480	2,374	1,254	972	28,080
Porcentaje de siniestros ocasionados		94.6%	9.6%	5.1%	3.9%	

Fuente: Banco de datos de la PF

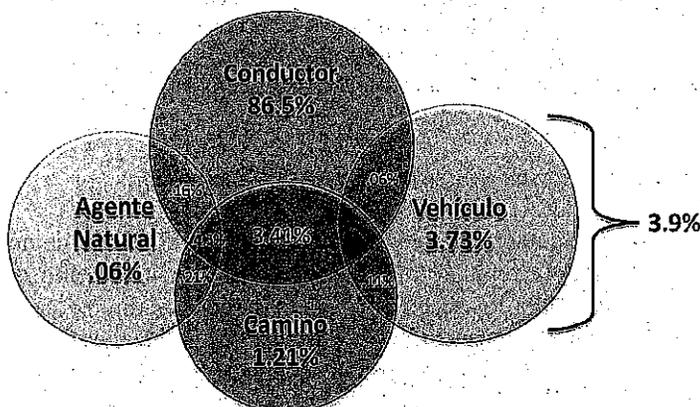
Asimismo, la Policía Federal (Comisión Nacional de Seguridad) reportó que en el año 2011, se registraron un total de 24,818 accidentes atribuibles generalmente al conductor, camino, agentes naturales y al vehículo. En el caso de los accidentes atribuibles a dispositivos del vehículo, se contabilizaron 972 accidentes, representando el 3.9% (ver figura 1) del total de los accidentes con causa (Anexo VII, Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011).

Tabla. 3 Distribución de causas de accidentes atribuibles al vehículo

Plantas	Neumáticos	Ejes	Falla en el sistema de frenos	Sistema eléctrico	Carga mal sujeta	Dirección	Motor	Otros del vehículo	Total del vehículo
481	78	24	58	48	35	21	14	213	972

** Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011.

Figura 1.- Distribución y combinación de las causas que ocasionaron los accidentes



Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, 2011.

Derivado de la presente problemática, el 6 de junio de 2011, la Secretaría de Salud y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicaron en el Diario Oficial de la Federación, el "Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020" (Anexo VIII, Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020), el cual en su numeral tercero inciso 2, se establece lo siguiente:

TERCERA.- Fomentar el uso de vehículos más seguros, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

[...]

2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.

[...]

En este sentido, a fin de poseer un programa integral en materia de Seguridad Vial y prevención de accidentes, se justifica la necesidad de contar con un instrumento

normativo de carácter general y obligatorio, que garantice que los vehículos nuevos que se comercializan en el territorio nacional, cuenten con los dispositivos de seguridad mínimos que mitiguen el riesgo de sufrir un accidente vehicular o que las consecuencias del accidente no sean de alto impacto para los usuarios.

Cabe destacar que la población directamente relacionada con el presente riesgo es considerablemente alta, ya que el nivel de saturación de México es de 845 vehículos por cada 1000 habitantes, además de que se espera una tendencia creciente para los siguientes años del 6.32% (Fuente: INEGI).

Como puede observarse, la problemática planteada genera un impacto considerable en los consumidores y/o usuarios de vehículos nuevos, en virtud de que el 45% de las viviendas en México tiene un vehículo automotor, con lo cual se encuentran expuestos a sufrir un accidente derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos mínimos de seguridad que debe de poseer un automóvil (Fuente: INEGI). Aunado a lo anterior, es indispensable crear regulaciones tendientes a la generación de la cultura de seguridad vial, toda vez que cualquier factor que tenga injerencia en la prevención o disminución de accidentes viales, debe tener especial atención por los sujetos reguladores.”

b. Objetivos regulatorios y justificación de la intervención

Acorde con la información presentada por la SE, a través de la MIR del 27 de noviembre de 2014, el objetivo de la propuesta regulatoria radicaba en el establecimiento de un marco normativo esencial que determinará los dispositivos de seguridad mínimos que debían estar incorporados en los vehículos nuevos, así como sus especificaciones técnicas, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kg y que se comercialicen en territorio Mexicano.

En este sentido, la SE estimó conveniente que los vehículos nuevos que se comercialicen en México debían contar con los sistemas de seguridad necesarios que permitan mitigar el riesgo de sufrir un accidente vial, toda vez que la ausencia o mal funcionamiento de dichos dispositivos incrementan la probabilidad de que los usuarios sufran un accidente automovilístico o que la siniestralidad vial tenga un mayor impacto en la salud de las personas.

Asimismo, otro de los objetivos de la regulación a decir de la SE, era que la misma constituyera una manifestación expresa de elevar la seguridad de los usuarios de vehículos automotores como una actividad prioritaria, además de contribuir a la generación de una cultura de la prevención y del cuidado de todos los sujetos involucrados en el tránsito vehicular.

Debido a lo anterior, la SE estimó pertinente emitir la norma en trato, como un mecanismo *ex-ante* que coadyuva a la prevención de accidentes vehiculares, toda vez que garantiza que los vehículos nuevos que se incorporen al parque vehicular cuenten con un nivel de seguridad óptimo, a fin de reducir los accidentes viales generados por la falta o falla de los dispositivos mínimos de seguridad que deben incluir los automóviles.

Por lo antes expuesto y, desde el punto de vista de la mejora regulatoria la COFEMER consideró que la regulación propuesta, podría una medida eficaz para atender la situación planteada.

Por lo cual el presente Reporte de Evaluación, se realiza después de la implementación de la regulación con el objetivo de analizar empíricamente su impacto y evaluar su permanencia y/o recomendar su rediseño.

III. Impactos de la Regulación Implementada

En relación a este apartado, se analizará la información sobre el desempeño del Anteproyecto para identificar y evaluar si el mismo se está implementando de manera efectiva y si su expedición y aplicación están teniendo el efecto deseado.

a. Presentación y análisis de indicadores y estadísticas del desempeño de la regulación implementada

De acuerdo con la información incluida en la MIR Ex post, así como en el documento adjunto denominado *20171214181849_44249_Anexo 3.docx*, la SE indicó por lo referente al desempeño que se generó una vez implementada la regulación lo que se indica a continuación:

“Se observa que tras un año de la aplicación parcial de la regulación (estando pendientes de entrar en vigor las disposiciones técnicas del capítulo 5), han disminuido los accidentes vehiculares; según cifras sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal de SCT, en 2015 se registraron un total de 16,944¹¹ accidentes mientras que para 2016 estas habían reducido a 12,553¹² lo cual significó una reducción del 25% en accidentes respecto al año anterior, lo que a su vez se traduce en una disminución en la pérdida de vidas humanas, lesiones físicas y costos por accidentes como más adelante se muestra.

La regulación estableció los dispositivos de seguridad mínimos que deben cuidar los fabricantes para los vehículos comercializados en México, por lo que se observa que una de sus consecuencias fue el inicio de la discontinuación del mercado de vehículos poco seguros.

Al incorporar dispositivos de seguridad para el mercado nacional, impuso a los fabricantes a cambiar varios de sus procesos de producción, pero a la vez a conseguir los elementos con los cuales cubrir las especificaciones técnicas enlistadas, por lo que según datos de la AMIA existió un crecimiento para la industria automotriz del 10% para el periodo de enero a Julio de 2017 respecto del mismo periodo de 2016.”

Por otra parte, en lo que se refiere a la actualización de las estadísticas de la problemática de la MIR *ex ante* y la situación actual, la SE refiere la información siguiente:

“En los últimos años, México ha presentado un desarrollo industrial considerable, en particular su industria automotriz ha alcanzado estándares mundiales en la fabricación de vehículos que generalmente van a los mercados de exportación, por lo que para

¹¹

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o_2015/RESUMEN_2015.pdf

¹²

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o_2016/RESUMEN_2016.pdf

2015 según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) se colocaba a México como el 7mo productor mundial de vehículos y el 1ro en América Latina. Por otra parte, el mercado interno está conformado por una amplia diversidad de marcas y modelos que se producen en el extranjero, generando que el sector automotriz en México sea un mercado altamente competitivo, el cual se caracteriza por ofrecer una amplia oferta de productos, a partir del cual los consumidores pueden elegir aquel vehículo que se adapte mejor a sus gustos y preferencias.

Por otro lado, la siniestralidad vial es un problema que ha ido creciendo considerablemente en los últimos años, ya que de acuerdo con el "Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial", realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2015 (ver anexo 1), los traumatismos causados por un accidente de tránsito representan la primer causa de muerte en el mundo entre las personas de 5 a 29 años; adicionalmente, se estima que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo.

Para 2015 el citado informe mencionaba que el 80% de todos los países del mundo no cumplía las normas básicas de seguridad de las Naciones Unidas a los vehículos nuevos y que a nivel internacional se estaba tratando de armonizar este régimen reglamentario. Por lo anterior, la inclusión de los dispositivos de seguridad de los vehículos, así como sus especificaciones técnicas de manufactura, constituyeron uno de los elementos cruciales en la prevención de accidentes automovilísticos.

En el caso de México, de acuerdo con las cifras oficiales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes¹³ (SCT), en 2016 en carreteras federales, se registraron 12,553 accidentes de tráfico, registrando un total de 2,573 muertes y 5,130 lesionados, con costos que ascendieron a \$1,015.0192 en daños materiales.

Mientras que para 2015 la cifra de accidentes totales, según datos recabados del INEGI¹⁴ era de 382,066, siendo los principales por Colisión con vehículo automotor (255,863), Colisión con objeto fijo (48,279) y Colisión con motocicleta (32,019)

Causa del accidente	Total	Conducidor	Peaton o pasajero	Falla del vehículo	Mala condición del camino	Otra
- Total	382,066	353,640	3,516	2,750	15,350	6,810
Colisión con vehículo automotor	255,863	241,238	530	823	9,611	3,661
Colisión con peatón (atropellamiento)	14,621	11,695	2,428	62	118	318
Colisión con animal	1,260	886	13	6	201	154
Colisión con objeto fijo	48,279	42,259	99	849	3,558	1,514
Volcadura	8,368	7,612	28	263	272	193

¹³

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o_2016/RESUMEN_2016.pdf

f

¹⁴ http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?proy=

Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Cafda de pasajero	2,570	2,249	212	26	39	44
Salida del camino	7,930	7,322	14	286	241	67
Incendio	358	236		99	3	20
Colisión con ferrocarril	241	228	2	6	3	2
Colisión con motocicleta	32,019	30,980	53	61	618	307
Colisión con ciclista	5,644	5,326	62	57	100	99
Otro	4,913	3,609	75	212	586	431

Cabe destacar que la población directamente relacionada con el presente riesgo es considerablemente alta, ya que antes de 2015 el nivel de saturación de México era de 845 vehículos por cada 1000 habitantes.

Con lo anterior y según datos recabados por la AMIA, las ventas de unidades nuevas en el mercado nacional se han incrementado, para julio de 2017 se habían vendido 865,161 vehículos lo que representaba un aumento del 1.4% respecto al mismo periodo en 2016; no obstante, las ventas de vehículos nuevos en 2015 apenas rebasaban las 700 mil unidades.

Finalmente, se incluye la siguiente tabla, con las estadísticas más representativas para el sector.

Indicador	Estadísticas de la Situación Inicial	Actualización de estadísticas
Accidentes en carreteras de Jurisdicción Federal	17,909	2,553
Daños Materiales por accidentes en carreteras de Jurisdicción Federal	1,180.4927 Millones \$	1,015.0192 Millones \$
Muertes en Accidentes en carreteras de Jurisdicción Federal	3,774	3,371

Es de señalarse que las estadísticas más representativas no estarán disponibles hasta el primer trimestre de 2018, pues la regulación propuesta entró en vigor a finales de 2016."

Como parte de la actualización de los indicadores que reflejan la obtención del objetivo regulatorio y los de la situación inicial, la SE presenta la siguiente:

"Como se ha señalado anteriormente, se observa que tras un año de aplicación de la regulación han disminuido los accidentes vehiculares; según cifras sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal de SCT, en 2015 se registraron un total de 16,944 accidentes mientras que para 2016 estas habían reducido a 12,553 lo cual significó una reducción del 25% en accidentes respecto al año anterior lo que se traduce en un impacto positivo en la reducción de pérdidas materiales, humanas y reducción de daños físicos como más adelante se muestra.

La incorporación de dispositivos de seguridad para el mercado nacional, impuso a los fabricantes el cambio de varios de sus procesos de producción, al tiempo que debían cumplir con los elementos e y especificaciones técnicas enlistadas, por lo que según datos de la AMIA existió un crecimiento para la industria automotriz del 10% para el periodo de enero a Julio de 2017 respecto del mismo periodo de 2016, y en general se reporta un crecimiento de la industria automotriz, toda vez que como se demostró en la pregunta anterior, se han reducido los accidentes y los daños por siniestros.”

Asimismo, esa Secretaría resaltó que adicional a los indicadores mostrados anteriormente, se presentan los siguientes:

Indicador	Indicadores de la Situación Inicial	Actualización de indicadores
Inversión Extranjera Directa (MMD)	4,411	6,149
México en el Ranking Productor de Vehículos	8	7
Venta de vehículos ligeros	Poco más de 600,000	865,161 para julio de 2017

“Es de señalarse que las estadísticas más representativas no estarán disponibles hasta el primer trimestre de 2018, pues la regulación propuesta entró en vigor a finales de 2016.”

b. Resultados y desempeño de las acciones regulatorias distintas a trámites

Por lo que hace a las obligaciones, restricciones, beneficios, requisitos, prohibiciones, condicionantes, sanciones y/o acciones distintas a los trámites y aquellas que restrinjan la competencia o promuevan la eficiencia de los mercados, esta Comisión observó que la SE indicó en el Formato MIR Ex post; así como en el documento adjunto denominado *20171214181849_44249_Anexo_3.docx*, que los resultados alcanzados con las acciones regulatorias que se desprenden del Anteproyecto son las que a continuación se señalan:

Acción regulatoria	Grupo, sector o población sujeta a la acción	Acción implementada (MIR ex ante)
Establecen requisitos	Productores de la industria automotriz	Artículos aplicables: Capítulo 4 “Especificaciones” Justificación: Se establecen las especificaciones para los dispositivos de seguridad que deberán de incluir los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional. La tabla 1 del presente proyecto, establece los dispositivos de seguridad esenciales y sus especificaciones en vehículos nuevos, a fin de que los corporativos que comercialicen automóviles nuevos, tengan certeza de los dispositivos que deberán estar incluidos en los vehículos, así como las especificaciones que deberán tener estos.



EX ANTE Indicador de desempeño	Dato del indicador de desempeño al inicio de la regulación.	Impactos esperados de la acción regulatoria en la economía o mercado (señalar dato y nombre)																						
Estadística autos más vendidos, y de accidentes.	<p>Antes de la regulación los vehículos más vendidos eran¹⁵:</p> <table border="1" data-bbox="521 657 818 1184"> <thead> <tr> <th>Modelo</th> <th>Unidades</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>AVEO</td><td>65,394</td></tr> <tr><td>VERSA</td><td>53,777</td></tr> <tr><td>TSURU</td><td>45,524</td></tr> <tr><td>VENTO</td><td>38,474</td></tr> <tr><td>MARCH</td><td>36,565</td></tr> <tr><td>SPARK</td><td>36,479</td></tr> <tr><td>NUEVO JETTA</td><td>35,054</td></tr> <tr><td>SENTRA 2.0</td><td>30,627</td></tr> <tr><td>JETTA CLASICO</td><td>29,327</td></tr> <tr><td>TIDA SEDAN</td><td>28,316</td></tr> </tbody> </table> <p>Existían las siguientes cifras sobre accidentes vehiculares.</p> <p>17,909, según datos sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal.</p>	Modelo	Unidades	AVEO	65,394	VERSA	53,777	TSURU	45,524	VENTO	38,474	MARCH	36,565	SPARK	36,479	NUEVO JETTA	35,054	SENTRA 2.0	30,627	JETTA CLASICO	29,327	TIDA SEDAN	28,316	<p>Disminuir las ventas de los autos más vendidos que no cumplan con los requisitos mínimos de seguridad establecidos.</p> <p>Disminuir las afectaciones por accidentes viales.</p>
Modelo	Unidades																							
AVEO	65,394																							
VERSA	53,777																							
TSURU	45,524																							
VENTO	38,474																							
MARCH	36,565																							
SPARK	36,479																							
NUEVO JETTA	35,054																							
SENTRA 2.0	30,627																							
JETTA CLASICO	29,327																							
TIDA SEDAN	28,316																							
EX POST Indicador de desempeño	Dato de indicador de desempeño actualizado	Impacto real de la acción regulatoria en la economía o mercado																						
Estadística autos más vendidos y de accidentes.	<p>A octubre de 2017 se observa que los vehículos más vendidos son¹⁶:</p> <table border="1" data-bbox="506 1577 837 1822"> <thead> <tr> <th>Modelo</th> <th>Unidades</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>VERSA</td><td>72,284</td></tr> <tr><td>NP300</td><td>61,256</td></tr> <tr><td>AVEO</td><td>53,901</td></tr> <tr><td>VENTO</td><td>52,213</td></tr> <tr><td>MARCH</td><td>44,137</td></tr> </tbody> </table>	Modelo	Unidades	VERSA	72,284	NP300	61,256	AVEO	53,901	VENTO	52,213	MARCH	44,137	<p>Se observa que los autos que no cuentan con sistemas de seguridad adecuados han disminuido en sus ventas, asimismo, los fabricantes han comenzado a optar por incluir sistemas de seguridad en sus automóviles.</p> <table border="1" data-bbox="889 1696 1295 1835"> <thead> <tr> <th>Modelo</th> <th>Ventas en 2014</th> <th>Ventas en 2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>AVEO</td><td>65,394</td><td>53,901</td></tr> <tr><td>VERSA</td><td>53,777</td><td>72,284</td></tr> </tbody> </table>	Modelo	Ventas en 2014	Ventas en 2017	AVEO	65,394	53,901	VERSA	53,777	72,284	
Modelo	Unidades																							
VERSA	72,284																							
NP300	61,256																							
AVEO	53,901																							
VENTO	52,213																							
MARCH	44,137																							
Modelo	Ventas en 2014	Ventas en 2017																						
AVEO	65,394	53,901																						
VERSA	53,777	72,284																						

¹⁵ http://www.amda.mx/images/stories/estadisticas/coyuntura/2015/Financiamiento/1412Reporte_Mercado_Automotor1.pdf

¹⁶ http://www.amda.mx/images/stories/estadisticas/coyuntura/2017/Ligeros/1710_Reporte_Mercado_Automotor.pdf



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

<p>NUEVO JETTA 38,539</p> <p>SENTRA 2.0 34,293</p> <p>SPARK 32,761</p> <p>TSURU 22,946</p> <p>CR-V 22,530</p>	<p>En la última actualización de la estadística, se tienen registrados 12,553 percances (sic), según datos sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal.</p>	TSURU	45,524	22,946
		VENTO	38,474	52,213
		MARCH	36,565	44,137
		SPARK	36,479	32,761
		NUEVO JETTA	35,054	38,539
SENTRA 2.0	30,627	34,293		
JETTA CLASIC O	29,327			
TIIDA SEDAN	28,316			
<p>Se muestra una disminución en las estadísticas de accidentes (17,909 en 2014 contra 12,553 en 2016)</p>				

Acción regulatoria	Grupo, sector o población sujeta a la acción	Acción implementada (MIR ex ante)
Establecen obligaciones	Productores de la industria automotriz	<p>Artículos aplicables: Capítulo 5 "Procedimiento de evaluación de la conformidad"</p> <p>Justificación: Se establece la obligatoriedad de obtener un dictamen de cumplimiento, que demuestre fehacientemente que el dispositivo de seguridad instalado en los vehículos nuevos cumple con las especificaciones establecidas en el presente proyecto de norma. En este sentido, a fin de acreditar el cumplimiento de las especificaciones establecidas en el ordenamiento jurídico propuesto, el corporativo deberá presentar ante una unidad de verificación acreditada y aprobada, una autodeclaración basada en la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, a fin de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente.</p>
EX ANTE Indicador de desempeño	Dato del indicador de desempeño al inicio de la regulación.	Impactos esperados de la acción regulatoria en la economía o mercado (señalar dato y nombre)



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

No existe referencia para la industria	0	Que los fabricantes incluyeran en sus vehículos dispositivos de seguridad y que obtuvieran su certificado de cumplimiento.
EX POST Indicador de desempeño	Dato de indicador de desempeño actualizado	Impacto real de la acción regulatoria en la economía o mercado
No existe referencia para la industria	0	Se tienen 179 certificados emitidos a septiembre de 2017, lo que se traduce en 430 modelos evaluados en términos de la NOM.

c. Identificación y cuantificación de los costos de la regulación durante su implementación a través de un análisis costo-beneficio

Por lo que hace al presente apartado, se observa que en las diferentes versiones de la MIR *Ex ante*, la SE indicó que se preveía que los costos derivados de la implementación de la norma, se darían conforme a lo siguiente:

“El costo estimado del presente proyecto se estima a partir de la cuantificación del costo por la obtención del dictamen de verificación que avala y permite que los automóviles puedan ser comercializados de acuerdo con los dispositivos de seguridad y especificaciones establecidas en el presente proyecto de norma. En este sentido, la obtención del dictamen de verificación se gestionará a partir de la presentación de un dictamen de cumplimiento ante una unidad de verificación; el cual consiste en una autodeclaración de cumplimiento basada en documentación técnica, correspondiente a cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad que posee el vehículo evaluado.

En consecuencia, los corporativos deberán obtener un dictamen de verificación por cada tipo de vehículo que se comercializa, los cuales de acuerdo con el presente proyecto de norma pueden considerarse similares siempre y cuando coincidan en el corporativo que los comercialice, en la identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el corporativo y en aspectos esenciales de su fabricación y diseño. De acuerdo con la composición de la industria automotriz en cuanto al número de corporativos y modelos de automóviles que se comercializan en México, se espera que el número aproximado de dictámenes de verificación a tramitar sea de 54 (Anexo IX, La industria automotriz en México, INEGI, 2013) (Nota: Para determinar el número aproximado de dictámenes a tramitar, se consideró dos líneas de vehículos a evaluar; automóviles y camionetas ligeras, toda vez que se consideró la clasificación de vehículos que contempla la actual norma).

De acuerdo con información proporcionada por las unidades, el costo promedio de un dictamen de verificación que avale el cumplimiento de las especificaciones contenidas en una Norma Oficial Mexicana asciende aproximadamente a 811 pesos. En este sentido, el monto aproximado a erogar por concepto de los dictámenes de cumplimiento es de \$43,794 pesos.

Aunado a la erogación por concepto de la obtención del dictamen de verificación, se espera que a fin de que los corporativos puedan presentar información fehaciente que de sustento técnico a la declaración de autocumplimiento que se ofrezca a la unidad de verificación, el corporativo podrá presentar informes de resultados que avalen la

información contenida en la declaración de autocumplimiento. En este sentido, el costo promedio de un informe de resultados es aproximadamente de \$5,350 pesos. Considerando que a fin de documentar la información necesaria para obtener el dictamen de cumplimiento, sea necesario incorporar un informe de resultados, el monto aproximado de la obtención de los informes de resultados es de \$288,900 pesos.

En consecuencia, la cuantificación total del costo que genera cumplir con el proyecto de norma propuesto, por el concepto de obtener un dictamen de verificación y las erogaciones que conllevan poder demostrar fehacientemente que la información contenida en la autodeclaración de cumplimiento es veraz, asciende a \$332,694 pesos.” (Énfasis añadido)

Por su parte, esta COFEMER advierte que por lo referente a la cuantificación de costos después de la implementación de la NOM, en el Formato MIR Ex post; así como en el documento adjunto denominado 20171214181849_44249_Anexo 3.docx, la SE identificó y cuantificó que los costos de la regulación durante su implementación son los siguientes:

“En México en el año 2014 el costo promedio de los automóviles más económicos¹⁷ era de \$142,069 pesos; asimismo, con datos del INEGI sobre la inflación acumulada¹⁸, se tiene que para el periodo comprendido entre enero de 2014 y octubre 2017, la inflación se situó en 14.41%. Con lo anterior, si trasladamos el costo promedio de un vehículo de 2014 al día de hoy, el costo sería de \$162,541.14 (\$142,069 + 14.41% del valor).

Por otra parte, para el año 2017¹⁹ el costo promedio de las unidades más económicas es de \$172,145 pesos, lo que supone un aumento del 21% equivalente a \$30,076 pesos respecto de las cifras de 2014.

Con los datos anteriores, se puede tener un estimado del costo que supuso la implementación de la regulación sobre el producto, situándose este costo en los \$9,603.86 (\$172,145 - \$162,541.14) por unidad.

Asimismo, según estadísticas reportadas por la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotrices²⁰ (AMDA) en 2016 se vendieron 1,603,672 unidades, y se pronostica que la venta de autos para este año 2017 sea menor a dicha cifra en aproximadamente 2%.

*Así, el costo de la implementación de la regulación en los vehículos para el año 2016 fue de \$15,401,774,068 (\$9,603.86 * 1,603,672 unidades).*

Igualmente, la cuantificación del costo por la obtención del dictamen de verificación que avala y permite que los automóviles puedan ser comercializados de acuerdo con los dispositivos de seguridad y especificaciones establecidas en la norma, se gestiona a partir de la presentación de un dictamen de cumplimiento ante una unidad de verificación; el cual consiste en una auto declaración de cumplimiento basada en documentación técnica, correspondiente a cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad que posee el vehículo evaluado.

¹⁷ <https://www.publimetro.com.mx/mx/enelcoche/2014/07/15/fotos-autos-nuevos-mas-economicos-mexico.html>

¹⁸ <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/CalculadoraInflacion.aspx>

¹⁹ <https://carmatch.mx/articulos/advices/consejos-de-ahorro/los-10-autos-mas-baratos-para-comprar-en-2017>

²⁰ http://www.amda.mx/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=213&Itemid=573

En consecuencia, los corporativos obtienen un dictamen de verificación por cada tipo de vehículo que comercializan, los cuales de acuerdo con la norma pueden considerarse similares siempre y cuando coincidan en el corporativo que los comercialice, en la identificación del tipo de vehículo de pasajeros realizada por el corporativo y en aspectos esenciales de su fabricación y diseño. De acuerdo con la composición de la industria automotriz en cuanto al número de corporativos y modelos de automóviles que se comercializan en México, para septiembre de 2017 se habían emitido 179 certificados que amparan cerca de 430 modelos en el mercado.

De acuerdo con información proporcionada por las unidades, el costo promedio de un dictamen de verificación que avale el cumplimiento de las especificaciones contenidas en una Norma Oficial Mexicana asciende aproximadamente a 900 pesos. En este sentido, el monto aproximado a erogar por concepto de los dictámenes de cumplimiento es de \$161,100 pesos (900 * 179).

Aunado a la erogación por concepto de la obtención del dictamen de verificación, los corporativos presentan información fehaciente que da sustento técnico a la declaración de auto cumplimiento que se ofrece a la unidad de verificación, como informes de resultados que avalan la información contenida en la declaración de auto cumplimiento. En este sentido, el costo promedio de un informe de resultados es aproximadamente de \$6,120.94 pesos, con lo anterior, el monto aproximado es de \$1,095,648.26 pesos (\$6,120.94 * 179).

En consecuencia, el costo de la regulación asciende a \$15,402,698,122 (\$15,401,774,068 + \$161,100 + \$1,095,648.26) lo que se traduce en \$13,453,313,059.81 valor presente usando una tasa de descuento de 7%."

En tanto, referente a los beneficios anuales esperados como resultado de la aplicación de la NOM, la SE señaló en su formulario de MIR *ex ante*, serían del orden de \$5,793,776.00 que se describen en la siguiente tabla:

Beneficios	
Total de accidentes viales en 2011	24,818
Accidentes viales atribuibles al vehículo en 2011	927
Porcentaje de accidentes viales atribuibles al vehículo respecto del total de accidentes	3.9%
Cuantificación de daños materiales derivados del total de accidentes viales	\$1,436,233,280.00
Cuantificación de daños materiales derivados de accidentes viales atribuibles al vehículo	\$56,250,252.00
Reducción de accidentes	10.3%
Reducción de accidentes viales atribuibles a dispositivos del vehículo	100

Asimismo, de acuerdo con en el Formato MIR Ex post; así como en el documento adjunto denominado 20171214181849_44249_Anexo 3.docx, la SE identificó y cuantificó que los beneficios de la regulación durante su implementación son los siguientes:

“En lo que respecta los beneficios, un estudio realizado en 2008 por la “International Road Assessment Programme” (iRAP, 2008) obtenía, mediante un análisis de regresión lineal, el valor estadístico de la vida en función del ingreso y del método de estimación empleado, donde se distinguen dos métodos principales para estimar el valor estadístico de la vida: el de la disposición a pagar y el del capital humano como pérdida del producto. Para el presente estudio, se emplea el método del capital humano o método de producción bruta. Lo anterior se debe a que en México no se tienen disponibles estudios confiables sobre la valuación estadística de la vida utilizando el método de la disposición a pagar por evitar accidentes carreteros.

Así, se tiene que el valor estadístico de la vida se determina mediante la siguiente ecuación estimada por la iRAP:

$$vev = e^{(2.519 + (1.125 * (\ln(\text{Pib per Capita})))}$$

Empleando la fórmula enunciada, y sabiendo que el PIB per cápita en México para 2016 fue de \$8,541 USD²¹, se tiene que el valor estadístico para la vida en México fue de 328, 802.50 USD lo que equivale a \$5,918,445 pesos usando una tasa de cambio de 18 pesos por dólar (promedio ponderado de 2017).

*Por otra parte, a partir del “Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales” se tiene que en 2014 el número de muertes fue de 3,784²² mientras que para 2016 esa cifra se situó en 3,376²³ por lo que se observa una reducción de 408 (3,784 - 3,376) defunciones, lo cual se traduce en un ahorro de \$2,414,725,560 (\$5,918,445 * 408).*

El mismo comportamiento se observa en lo que refiere a daños materiales donde para 2014 se tenían 89,101.19 USD mientras que para 2016 dicha cifra fue de 54,338 USD presentando un ahorro de 34,763.19 USD (89,101.19 - 54,338) o \$625,737.42 pesos.

En el costo de los accidentes en 2014 la cifra se situó en 3,353,101 USD mientras que en 2016 se redujo a 1,992,427 USD lo que representa un ahorro de 1,360,674 USD (3,353,101 - 1,992,427) o \$24,492,132 pesos.

Finalmente se observa que finales de 2013 el costo total de los accidentes viales en México representaba el 1.7% del PIB²⁴ al igual que en 2016²⁵; lo que se traduce en \$17,782,000,000 USD para 2016 y \$22,066,000,000 USD para 2014, observándose un ahorro de \$4,284,000,000 USD o \$77,112,000,000 pesos por disminución de accidentes.

Con lo cual la disminución de accidentes en 2016 con respecto a las cifras de 2014 consiguió un ahorro de \$79,527,351,297.42 (\$77,112,000,000 + \$625,737.42 +

²¹ <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/finanzas/2017/02/23/disminuyo-10-el-pib-capita-de-mexico-en-2016>

²² <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt63.pdf>

²³ <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt69.pdf>

²⁴ <https://www.forbes.com.mx/axa-seguros-lanza-iniciativa-de-seguridad-vial/>

²⁵ <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/accidentes-viales-cuestan-del-pib-en-mexico.html>



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

\$2,414,725,560) o \$69,462,268,580.16 valor presente, empleando una tasa de descuento del 7%.

Con estos datos al hacer un análisis del costo - beneficio de la regulación se tiene un beneficio de \$64,124,653,175.24 pesos (\$79,527,351,297.42 - \$13,453,313,059.81) o \$56,008,955,520.34 pesos valor presente, usando una tasa de descuento del 7%.

d. Análisis de riesgos y Análisis de Impacto en la competencia

En lo atinente a este apartado, la SE consideró en su oportunidad que la población, grupo o industria potencialmente afectada ante la ausencia de regulación eran los usuarios de automóviles dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos quienes sufrían de afectaciones de tipo económico y accidentes, ya que, la ausencia o mal funcionamiento de dispositivos objeto de la NOM, incrementan la probabilidad de que dichos usuarios sufran un accidente automovilístico o que la siniestralidad vial tenga un mayor impacto en su integridad física.

En ese tenor, a efecto de resumir la información referente al análisis de riesgos *Ex ante* y *Ex post* de la NOM, a continuación se muestra un cuadro explicativo con dicha información:

	Antes de la implementación de la regulación (<i>Ex ante</i>)	Después de la implementación de la regulación (<i>Ex post</i>)
Población, grupo o industria potencialmente afectada	Sujetos de 0 a más de 65 años	Sujetos de 0 a más de 65 años
Tipo de riesgo	Fallecimientos, accidentes, daños materiales, afectaciones económicas. \$ 1,180.4927, solo en carreteras federales	Fallecimientos, accidentes, daños materiales, afectaciones económicas. \$1,015.0192, solo en carreteras federales
Origen y área geográfica del riesgo	Territorio nacional	Territorio nacional
Probabilidad de ocurrencia del riesgo		
Categoría		
Alto	X	X

Asimismo, respecto a señalar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador que muestre cómo se ha modificado a raíz de la implementación de dichas acciones, la SE refiere lo siguiente:



Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Selección	Grupo, sector o población sujeta al riesgo	Acción implementada	Indicador de impacto (al inicio de la regulación)	Indicador de impacto (actual)
Impactos	Accidentes	Sujetos de 0 a más de 65 años Capítulos: 4. Especificaciones. 5. Evaluaciones de desempeño, sistemas de antibloqueo de frenos y alarmas de uso de cinturón de seguridad.	Cifras sobre accidentes vehiculares. 17,909, según datos sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal. En 2014	Cifras sobre accidentes vehiculares. 12,553, según datos sobre los accidentes en las vías generales de jurisdicción federal. En 2016
	Enfermedades			
	Fallecimientos	Sujetos de 0 a más de 65 años Capítulos: 4. Especificaciones. 5. Evaluaciones de desempeño, sistemas de antibloqueo de frenos y alarmas de uso de cinturón de seguridad.	3,774, defunciones en carreteras de jurisdicción federal. En 2014	3,371, defunciones en carreteras de jurisdicción federal. En 2016
	Pérdidas materiales	Sujetos de 0 a más de 65 años	1,180.4927 Millones \$ En carreteras de jurisdicción federal En 2014	1,015.0192 Millones \$ En carreteras de jurisdicción federal En 2016
	Afectaciones económicas	Sujetos de 0 a más de 65 años		
	Daños ambientales			
	Otros riesgos o afectaciones potenciales (especifique)			

*Fuente SCT²⁶.

De lo anterior, esta Comisión observa que desde la emisión de la norma en comento, se ha registrado una disminución de los accidentes vehiculares, tal y como se demuestra mediante los datos indicados en el presente apartado, por lo que opina que en este sentido, la aplicación de la regulación ha sido efectiva.

Por otro lado, respecto a los efectos que el Anteproyecto pudiera tener en la competencia, cabe señalar que con fundamento en lo establecido en el artículo 9 del Acuerdo por el que se

26

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o_2014/33_RESUMEN_2014.pdf

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o_2016/RESUMEN_2016.pdf

modifica el Anexo Único, Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio del diverso 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 Regulatorio²⁷, la COFEMER hizo del conocimiento de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), el 27 de noviembre de 2014, a efecto de que ese organismo brindara su opinión respecto de los efectos en la competencia que pudieran desprenderse de su emisión.

Al respecto, la COFECE manifestó a través de su oficio ST-CFCE-2014-104 del 12 de diciembre de 2014 y recibido el 15 del mismo mes y año, que en la propuesta regulatoria no se identifican aspectos en materia de competencia y libre concurrencia.

IV. Resultados de la Evaluación

A decir de la SE, y en concordancia con la información disponible, la data refleja un decremento en los accidentes vehiculares en las vías generales de jurisdicción federal del 29.90% del año 2014 al 2016, pasando de 17,909 en 2014 a 12,553 en 2016. De la misma forma, resulta una disminución de fallecimientos del 10.67% del año 2014 al 2016, de 3,774 a 3,371; y una reducción del 14.01% en pérdidas materiales de 2014 al 2016 de 1,180.49 millones de pesos a 1,015.01 millones de pesos, respectivamente.

V. Presentación de comentarios derivados de la Consulta pública

Desde el día en que se recibió el Anteproyecto, 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 y el artículo 13 del Acuerdo por el que se implementa la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex post. En virtud de lo anterior, ésta Comisión manifiesta que a la fecha de emisión del presente Reporte de Evaluación se han recibido diversos comentarios de particulares, mismos que pueden ser consultados en la siguiente dirección electrónica:

<http://cofemersimir.gob.mx/expedientes/21179>

VI. Propuestas y recomendaciones para mejorar la regulación

De lo antes expuesto, esta Comisión recomienda a la SE, a efecto que sea posible advertir que en efecto se han alcanzado los objetivos del Anteproyecto:

- a. En opinión de esta COFEMER, es necesario que dicha Dependencia lleve a cabo estudios, a fin de obtener una actualización de la estadística que refleje la problemática en el momento que se analizó la propuesta regulatoria y compararla con la situación actual, así como evaluar el impacto regulatorio que ha tenido la regulación en el periodo de su vigencia.
- b. Valorar la pertinencia de incluir, una vez que la NOM entre en vigor en su totalidad, al menos los siguientes dispositivos de seguridad contemplados por la Organización

²⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 2012.

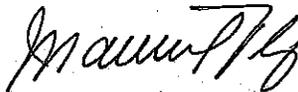
Coordinación General de Mejora Regulatoria
de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Mundial de la Salud: *i*) sistema de control de estabilidad; *ii*) sistema de retención infantil; y *iii*) anclajes y tipos de cinturones de seguridad.

Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9 fracción XIV, XIV Bis y XXXVIII y penúltimo párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como Primero, fracción II, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican²⁸.

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

Atentamente
El Coordinador General



José Manuel Pliego Ramos



CPR/EVG

C.c.p. C. Alberto Ulises Esteban Marina, Director General de Normas de la SE y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio.- SE- Para su conocimiento.

²⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.