

ERF-SPR  
00014000798

**Cofemer Cofemer**

---

**De:** Lic Hector Alfaro <halfaro@canapat.org.mx>  
**Enviado el:** lunes, 16 de junio de 2014 05:48 p.m.  
**Para:** Cofemer Cofemer  
**CC:** 'Felice Minutti'  
**Datos adjuntos:** Oficio 43.pdf  
**Importancia:** Alta

México, D.F. a 16 de junio de 2014  
REF: GG/MEX/43/2014

**LIC. VIRGILIO ANDRADE MNARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN  
FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA  
P R E S E N T E**

Al tiempo de transmitirle un cordial saludo, me permito adjuntar al presente en tiempo y forma la opinión que la **Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT)** emite respecto al **ANTEPROYECTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL** que se encuentra en consulta pública en la página web de la Comisión que usted dignamente representa.

Sin otro particular, me permito reiterarle mi distinguida consideración.

Atentamente.

**Lic. Héctor Ernesto Alfaro Pérez Gallardo**

Gerente Jurídico de la CANAPAT

3067.48.26

[halfaro@canapat.org.mx](mailto:halfaro@canapat.org.mx)

[www.canapat.org.mx](http://www.canapat.org.mx)





México, D.F., a 16 de junio de 2014  
Ref: GG/MEX/43/2014

**LIC. VIRGILIO ANDRADE MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL  
DE LA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA  
PRESENTE.**

Quien al final suscribe, en su carácter de Gerente General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo; organismo de interés público sin fines de lucro que tiene por principal objeto representar, promover y defender los intereses del sector del autotransporte de pasajeros, lo anterior de acuerdo al artículo 4 de la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones; señalando como domicilio para oír y recibir notificaciones el inmueble ubicado en Versalles 16, piso 6 de la Colonia Juárez, Código Postal 06600, en esta Ciudad de México, y autorizando para los mismos efectos a los Licenciados Omar González Osorio y/o Héctor Ernesto Alfaro Pérez Gallardo, ante Usted con el debido respeto comparezco para exponer:

Que por medio del presente escrito ocurro a efecto de presentar comentarios a fin de que sean tomados en cuenta previo al Dictamen Final de la MIR que se encuentra publicada en la página de la COFEMER bajo expediente número 10/0680/020614, el cual se refiere al "ANTEPROYECTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL", en los siguientes términos:

**PRIMERO.** Respecto al punto 4, en el que se refiere a la definición de **BITÁCORA DE HORAS DE SERVICIO DEL CONDUCTOR**. La Norma vigente establece en el apartado de definiciones para la Bitácora de horas de servicio del conductor:

*"Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso."*

Esto, en concordancia con lo que establece el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal vigente, ordenamiento en el cual siempre se ha contemplado lo relativo a esta disposición, detallando el contenido de la misma:



**Artículo 83.-** Los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado deberán portar, debidamente requisitada, la bitácora de horas de servicio a que se refieren las disposiciones administrativas aplicables.

La bitácora de horas de servicio es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el descanso. Los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora, la cual contendrá, cuando menos, lo siguiente:

- I. Nombre o razón social del permisionario y su domicilio;
- II. Tipo de servicio y modalidad;
- III. Marca, modelo y placas del vehículo;
- IV. Fecha de elaboración de la bitácora;
- V. Nombre del conductor;
- VI. Número de licencia del conductor y su vigencia;
- VII. Origen y destino, especificando la ruta a seguir;
- VIII. Horas:
  - a) De salida y de llegada;
  - b) De servicio conduciendo;
  - c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas;
  - d) Fuera de servicio, y
  - e) De descanso;
- IX. Casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada, y
- X. Firmas del conductor y del permisionario o de la persona que éste designe.

La falta de bitácora o la omisión de algún dato serán sancionadas conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.

Ahora bien, en el presente anteproyecto se propone una adición a la definición de la Bitácora de horas de servicio del conductor:

*“Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, **con registros por viaje.**”*

Así mismo, esta definición es utilizada como referencia, dentro del anteproyecto de Norma, únicamente para el servicio de autotransporte de carga, ya que en el servicio de autotransporte de pasajeros es en los propios permisos donde se establecen las rutas de viaje.

Con la finalidad de mantener la armonía entre los ordenamientos legales mencionados, evitando confusión y sobrerregulación en su aplicación, resulta necesario mantener la definición de la Bitácora de horas de servicio del conductor tal y como se encuentra en la Norma vigente ya que no es una disposición de carácter general en el cuerpo del anteproyecto de Norma y, en su caso, establecer la obligación de que la bitácora



contenga los registros por viaje únicamente en lo referente al servicio de autotransporte de carga.

**SEGUNDO.** Referente al punto 6.1.2.2, en el que se establece únicamente que el peso bruto vehicular máximo autorizado para los **tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S)**, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen.

La Norma vigente establece en su numeral 6.1.2.2:

"El peso bruto vehicular máximo autorizado para **los vehículos y configuraciones vehiculares** se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:"

9

Por lo que se observa que los vehículos y configuraciones vehiculares diferentes a los tractocamiones doblemente articulados han quedado excluidas de esta disposición que en beneficio de la seguridad y la operación otorga la utilización de los avances tecnológicos.

La Manifestación de Impacto Regulatorio del expediente de referencia menciona que la regulación propuesta debe mejorar las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal, lo que resultaría en un ahorro de costos para el país.

En el caso de los vehículos de pasaje y turismo (B2, B3 y B4), si bien su función no es la de transportar carga, el avance tecnológico en los componentes de los autobuses hacen que sean más seguros. Los fabricantes realizan, de manera constante, mejoras tecnológicas como medidas fundamentales para la seguridad vial ya que se transportan vidas humanas.

También la exclusión, en este numeral del anteproyecto de Norma, de los vehículos de pasaje y turismo resulta discriminatoria y perjudicial para los usuarios de estos servicios de autotransporte, ya que los autobuses de nueva generación cuentan con mayor



tecnología y dispositivos para soportar la posibilidad de incrementar el peso en sus ejes motrices o de carga, cuando sea requerido, que los vehículos y configuraciones vehiculares referentes a los tractocamiones doblemente articulados, en beneficio de la seguridad, sólo como ejemplo tenemos los casos de los autobuses de doble piso y la de los autobuses blindados.

Así mismo, se limitaría la incorporación de avances tecnológicos, en beneficio de la seguridad y la competitividad, en los servicios de autotransporte de pasaje y turismo y se desalentaría la renovación del parque vehicular.

Por lo anterior, se solicita incluir a los vehículos de pasaje y turismo en el punto 6.1.2.2 tal y como lo contempla la Norma vigente, con los requisitos que para tal efecto ya se tienen establecidos.

**TERCERO.** En lo que respecta al numeral 6.2.1.4, se establece en el párrafo al pie de la tabla C que se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15 metros exclusivamente cuando circulen en caminos tipo ET y A, siempre que cuenten con el tercer eje direccional o movable, además de indicar que para estos vehículos no se autorizan su circulación en los caminos tipo B, C y D, aun presentando Autorización Especial por caso de conectividad.

9

Es importante manifestar que el tercer eje direccional o movable reduce el radio de giro, haciéndolo similar a un autobús de 14 metros de longitud, o incluso menor, por lo que la restricción de circular por caminos sólo debe darse para tipo D.

En este sentido, es necesaria la circulación de este tipo de vehículos en los caminos tipo B y C, en virtud de que los autobuses de pasaje y turismo acercan a las personas a diversos destinos por motivos de trabajo, estudio, salud, turismo o esparcimiento, haciendo accesible la conexión de un lugar a otro sin restricción alguna, además de que existen estudios y normatividad de la Unión Europea en donde se concluye que los vehículos de 15 metros con el tercer eje direccional o movable no ocasionan mayor problema para transitar por carreteras, los cuales ya han sido entregados con oportunidad a la autoridad reguladora.



**POR LO ANTERIORMENTE, EXPUESTO;**

**A USTED C. DIRECTOR GENERAL, ATENTAMENTE SOLICITO:**

**Primero.** Tener por presentados estos comentarios a efecto de que, previo al Dictamen Final de la MIR a que se refiere este anteproyecto de Norma, se estudie la procedencia de los mismos.

**Segundo.** Mantener la definición de la Bitácora de horas de servicio del conductor tal y como se encuentra en la Norma vigente ya que no es una disposición de carácter general en el cuerpo del proyecto de Norma y, en su caso, establecer la obligación de que la bitácora contenga los registros por viaje únicamente en lo referente al servicio de autotransporte de carga.

**Tercero.** Por cuestiones de seguridad y competitividad, incluir a los vehículos de pasaje y turismo (B2, B3 y B4) para el incremento en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, tal y como se establece en la Norma vigente.

**Cuarto.** Permitir que los vehículos B3, con longitud de hasta 15 metros y con el tercer eje direccional o movable, puedan circular en caminos tipo ET, A, B y C.

**ATENTAMENTE**

**LIC. FELICE MINUTTI LÓPEZ VELARDE  
GERENTE GENERAL**

C.c.p. Lic. Gustavo A. Cárdenas Villafaña.- Presidente de la CANAPAT