ACUSE

SE SECRETARÍA DE ECONOMÍA | CONAMER COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA

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

Of. No. CONAMER/19/2390

Asunto: Se emite Dictamen Preliminar, correspondiente a la propuesta regulatoria denominada "Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-198-SCFI-2018, Instrumentos de medición–Sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular-Requisitos técnicos y especificaciones".

Ciudad de México, 17 de mayo de 2019

LIC. RICARDO MIRANDA BURGOS
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas
Secretaría de Economía
P r e s e n t e

Se hace referencia a la propuesta regulatoria denominada "***Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-198-SCFI-2018, Instrumentos de medición–Sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular-Requisitos técnicos y especificaciones***" (Propuesta Regulatoria), así como a su respectivo formulario de análisis de impacto regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Economía (SE) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 3 de mayo de 2019, a través del portal del Sistema Informático de la Manifestación de Impacto Regulatorio[1].

Lo anterior en respuesta al oficio de ampliaciones y correcciones, emitido por la entonces Comisión Federal de Mejora Regulatoria mediante el oficio COFEME/18/4980 de fecha 31 de julio de 2018.

Sobre el particular, es necesario mencionar que en el oficio referido, esta Comisión comunicó con fundamento en los artículos Tercero, fracción II y Cuarto del *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*[2] (Acuerdo Presidencial), la procedencia del supuesto de calidad aludido (i. e. que con la expedición del acto administrativo de carácter general, la dependencia u

[1] www.cofemersimir.gob.mx
[2] Publicado en el DOF el 8 de marzo de 2017.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer

2019
EMILIANO ZAPATA

organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal); ello, en virtud de que el artículo 39, fracción V de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que corresponde a la SE, expedir las normas oficiales mexicanas a que se refieren las fracciones I a IV, VIII, IX, XII, XV y XVIII del artículo 40 del referido ordenamiento, es decir las que tengan como finalidad establecer: *i)* las características y/o especificaciones que deban reunir los productos y procesos cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general y laboral, o para la preservación de recursos naturales; *ii)* las características y/o especificaciones que deban reunir los servicios cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal o el medio ambiente general y laboral o cuando se trate de la prestación de servicios de forma generalizada para el consumidor; *iii)* la nomenclatura, expresiones, abreviaturas, símbolos, diagramas o dibujos que deberán emplearse en el lenguaje técnico industrial, comercial, de servicios o de comunicación; y, *iv)* la determinación de la información comercial, sanitaria, ecológica, de calidad, seguridad e higiene y requisitos que deben cumplir las etiquetas, envases, embalaje y la publicidad de los productos y servicios para dar información al consumidor o usuario.

En virtud de lo anterior, y tal como se mencionó en el oficio de ampliaciones y correcciones la Propuesta Regulatoria y su Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) entonces vigente, por lo que con fundamento en los artículos 69-E, 69-G, 69-H, primer párrafo y 69-I de dicho ordenamiento.

Al respecto, con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-J de la LFPA, así como en el artículo Octavo Transitorio de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), esta Comisión tiene a bien expedir el siguiente:

Dictamen Preliminar

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

En relación con la Propuesta Regulatoria, en el oficio COFEME/17/4980 de solicitud de ampliaciones y correcciones a la MIR correspondiente esta Comisión observó que la SE omitió proporcionar la información requerida, debido a que no incluyó lo previsto por el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer
2019 EMILIANO ZAPATA

Por lo anterior, esta Comisión solicitó a la SE incluir tal información en la Propuesta Regulatoria y su MIR o, en su defecto, brindar la justificación señalada en el artículo Sexto del mismo Acuerdo.

Asimismo, en términos de lo previsto en el tercer párrafo del artículo Sexto del citado ordenamiento esta Comisión sugirió a la SE valorar la posibilidad de encontrar áreas de oportunidad para la mejora de alguno de sus trámites, considerando los actos administrativos de carácter general que fundamenten la existencia de los mismos o de sus requisitos, o en su caso, el realizar un análisis en donde se demostrara de manera justificada que no existen obligaciones regulatorias o actos que se abrogarán o derogarán.

Ahora bien, en su envío del 3 de mayo de 2019, la SE adjuntó en su respuesta los archivos denominados *20190423100837_47351_Respuesta ampliaciones y correcciones 198 v5.docx* y *20190423101043_47351_Ampliaciones y correcciones Anexo A.pdf,* en los que refiere:

> *"No omitimos señalar que, la Secretaría de Economía se encuentra tomando acciones para dar a conocer la plataforma del Sistema Integral de Normas y Evaluación de la Conformidad (SINEC); en este contexto esta dependencia prevé emitir un acuerdo donde se dé a conocer dicho sistema y las características del mismo que permiten la simplificación regulatoria por parte de esta DGN.*
>
> *Por lo anterior, le solicitamos de la forma más atenta a esa Comisión que dicho aviso sea considerado como parte de las acciones de mejora regulatoria que son ejecutadas por esta dependencia, lo anterior, en virtud de que la emisión de dicho aviso está prevista para su publicación en el Diario Oficial de la Federación en un periodo inferior a seis meses."*

Al respecto, la CONAMER toma nota de sus manifestaciones; sin embargo reitera a la SE que es necesario tomar en cuenta lo previsto en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, que a la letra dispone:

> *"Para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados* ***deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán*** *y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado.*
>
> *...*
>
> ***A efecto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, las dependencias y organismos descentralizados deberán***

brindar la información que al efecto determine la Comisión en el formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio correspondiente *[...]*" (énfasis añadido).

II. Consideraciones Generales

Tomando en consideración la información contenida en el Programa Nacional de Normalización 2018[3], se advierte que esa Secretaría contempló la emisión de la Propuesta Regulatoria, ello con base en el siguiente objetivo y justificación:

> "*Objetivo y Justificación: El objetivo de la regulación propuesta es establecer las especificaciones técnicas y de seguridad, así como los métodos de prueba y de verificación de los sistemas de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular, para mantener la integridad y veracidad de las operaciones y registros, para garantizar que los instrumentos de medición sean seguros y exactos, con el propósito de que no representen peligro en su operación y presten un servicio adecuado conforme a sus cualidades metrológicas. Lo anterior para que las estaciones de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular que serán instaladas en las carreteras federales permitan la obtención, en tiempo real, de información estadística oportuna y confiable y, además, sancionar automáticamente con la multa correspondiente, a los transportistas cuando sus vehículos hayan sido detectados con exceso de peso y/o dimensionamiento.*"

En ese sentido y desde el punto de vista de la mejora regulatoria y tomando en consideración la información que proporcionó la SE en la MIR y toda vez que con la emisión del anteproyecto se establecerán las especificaciones técnicas y de seguridad, así como los métodos de prueba y de verificación de los sistemas de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular, se estima apropiado que la SE promueva la emisión de la presente regulación, atendiendo la problemática descrita en la sección subsecuente.

III. Definición del problema y objetivos generales

Respecto del presente apartado, en el envío del 17 de julio de 2017, la SE asoció la emisión de la regulación con la siguiente problemática o situación:

> "*El artículo 18 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que la Secretaría de Economía exigirá que los instrumentos de medición que sirvan como base para transacciones, como son los instrumentos de pesaje y dimensionamiento vehicular utilizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el ejercicio de sus atribuciones, reúnan los requisitos señalados por la mencionada Ley, su Reglamento o las Normas Oficiales Mexicanas. Si*

[3] Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de marzo de 2018.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer
2019 EMILIANO ZAPATA

bien los instrumentos de medición de peso y dimensiones de tipo portátil se sustentan en normas oficiales mexicanas que los regulan técnicamente (tal como se señala en el apartado siguiente), los instrumentos de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular instalados de forma permanente sobre vías generales de comunicación, actualmente se sujetan a las disposiciones contenidas en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, por lo que resulta necesario normar los elementos, equipos y sistemas que integran dichos instrumentos de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, así como los criterios de calibración a que deben sujetarse. Por otra parte, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece en su artículo 5, párrafos primero, segundo y fracción IV, que todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares, son de jurisdicción federal, correspondiendo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilar, verificar e inspeccionar que los servicios de autotransporte, servicios auxiliares y el transporte privado, que transitan en los mismos, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes. Asimismo, el artículo 70 párrafo segundo, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes de jurisdicción federal, cumplan con las disposiciones sobre peso, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas, que en el caso concreto lo constituye 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', publicada en el Diario Oficial el 14 de noviembre de 2014, o la que la sustituya. Actualmente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejerce las atribuciones de inspección y vigilancia con dos tipos de básculas, las básculas fijas, que se encuentran instaladas permanentemente en emplazamientos cuyas especificaciones y dimensiones de diseño garantizan su correcto funcionamiento; y las básculas portátiles, que constituyen instrumentos de medición de peso diseñados para medir el peso de vehículos o configuraciones vehiculares de manera estática o a baja velocidad. En este sentido, de acuerdo con información proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dicha dependencia realizó a nivel nacional durante el año 2016, con el apoyo de la tecnología a que se ha hecho referencia, un total de 240,597 verificaciones de peso y dimensiones de vehículos y configuraciones vehiculares que prestan servicios de autotransporte federal, transporte privado o servicios auxiliares, en caminos y puentes de jurisdicción federal, en tanto que del mes de enero a mayo de 2017 ha realizado 86,658 verificaciones, considerándose

necesario incrementar el número de verificaciones. Sin embargo, teniendo en cuenta las atribuciones de la Secretaría de Economía, se considera conveniente emitir la norma de referencia, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 39 fracción V, en relación con el artículo 40 fracción IV, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a fin de que se cuente con una norma de calibración que señale los criterios que deben cumplir los sistemas de pesaje electrónico y dimensionamiento vehicular que utilice cualquier interesado y en particular la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de incrementar el número de verificaciones del peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte, transporte privado y servicios auxiliares que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal. Lo expuesto contribuirá al eficaz cumplimiento de lo establecido en apartado de 'Vigilancia' 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', publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014, que en su apartado de 'Vigilancia', párrafos primero y segundo, señala lo siguiente: '9. Vigilancia La Secretaría [de Comunicaciones y Transportes] y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias. La Secretaría [de Comunicaciones y Transportes] en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma'. En conclusión, el objetivo del PROY-NOM-198-SCFI-2017 es establecer los requisitos técnicos, componentes, características y especificaciones, así como los criterios de calibración que deben cumplir los sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones vehiculares; a los elementos y equipos que lo integran, así como las características del sitio de instalación."

Tal y como se indicó en el oficio COFEME/17/4980 sobre la solicitud de ampliaciones y correcciones, es preciso que se evidencie la problemática enunciada en el párrafo anterior, por lo que se solicitó a la SE incluir mayor información mediante la cual la misma quede de manifiesto; además de incluir los motivos por los que en ausencia de la regulación, la problemática o situación no se corregiría por sí misma.

En este sentido, la Dependencia a través del documento *20190423100837_47351_Respuesta ampliaciones y correcciones 198 v5.docx*, señala que:

"Primeramente, se enfatiza que la regulación propuesta, como se señaló anteriormente contribuirá con la aplicación y verificación y vigilancia de la NOM-012-SCT-2-2017, pues los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular son una herramienta auxiliar para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en la vigilancia de los vehículos de carga que circulan por las vías federales de comunicación.

Para poder entender la necesidad de la intervención gubernamental mediante la NOM propuesta, es necesario contar con un panorama general del control en materia de peso y dimensionamiento vehicular en las carreteras y autopistas de México.

En este sentido, según datos de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte de la SCT, a nivel federal existían en México para 2016 un total de 864,835 unidades destinadas para el auto transporte de carga, (ver Anexo C). Al respecto, no se encontró estadística sobre cuantos viajes se realizan al año por cada vehículo, pero si se estima que al mes se realizan por lo menos 2 viajes (uno de ida y uno de vuelta) por cada unidad, al año, se realizarían 24 traslados, lo que al multiplicarlo por la cantidad de autotransporte federal da un total de 20,756,040 viajes anuales; la información anterior comparada contra las 240,597 verificaciones de peso y dimensiones realizadas por SCT en 2016 en los centros destinados para este fin, demuestra que apenas se está cubriendo el 1.15% del estimado mínimo de sujetos obligados a la NOM-012-SCT-2-2017; incluso si cada unidad realizará un único viaje al año apenas se cubriría el 27.81% del total de sujetos obligados por esa regulación.

Aunado a lo anterior, la necesidad de la intervención gubernamental deriva de la relevancia que han adquirido los accidentes de tránsito en las cifras de mortalidad del país y del mundo. El aumento de los accidentes de tránsito en los últimos años debido al incremento de las conexiones viales y de circulación de vehículos de capacidad pesada han ocasionado que exista la necesidad de aumentar los controles vehiculares. Dentro de las políticas de control se encuentran aquellas que establecen estándares para garantizar la seguridad de los individuos como la NOM-012-SCT-2-2017, donde, como se demuestra en el párrafo anterior, en México existe una problemática para su vigilancia.

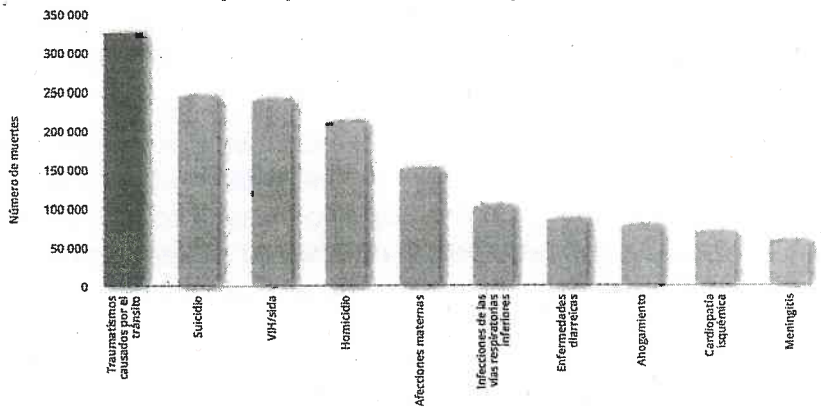
Por otro lado, en relación con los accidentes viales se destaca que, desde la década de 1990, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM) estimaban que los accidentes viales eran la séptima causa de muerte y discapacidad a nivel mundial. Asimismo, estas organizaciones pronosticaron que, de no tomar medidas para disminuirlos, para 2020 serían la tercera causa de muerte. Desde ese entonces, los países del globo han encaminado políticas y programas públicos destinados a prevenir estos accidentes.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer

2019
AÑO DEL CAUDILLO DEL SUR
EMILIANO ZAPATA

Gran parte de los accidentes viales ocurren en zonas carreteras. De acuerdo con el "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015" de la OMS (ver Anexo D), los traumatismos causados por el tránsito son la principal causa de fallecimientos en el mundo, con alrededor de 330 mil muertes en 2012 (ver Gráfica 1).

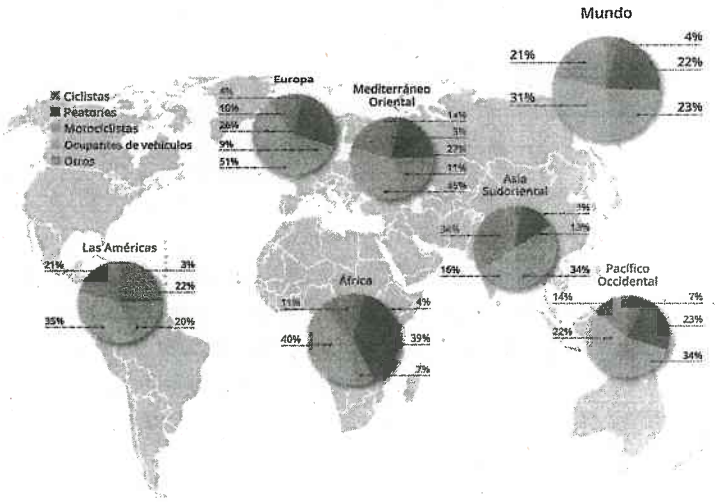
Gráfica 1: Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años, 2012



Fuente: OMS

Asimismo, el mismo informe reporta que, tan sólo en la región de las Américas, los accidentes se conforman por 3% de ciclistas, 22% de peatones, 20% de motociclistas, 35% ocupantes de vehículos y 21% otros. Esto contrasta con las cifras del mundo, ya que la región se diferencia por tener 4 puntos porcentuales más en muertes que contemplan a los ocupantes de vehículos (ver Imagen 1). Es probable que una cifra alta de este grupo se enfoque en los accidentes que ocurren en las carreteras y autopistas, debido a las circunstancias de velocidad y peso en los vehículos.

Imagen 1: Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario (2013), por región



2019 EMILIANO ZAPATA

Fuente: OMS

Para el caso particular de México (ver Anexo E), la OMS afirma que el país cuenta con una agencia especializada para tratar los temas relacionados a la seguridad vial, asimismo, cuenta con una política nacional de seguridad vial. Además, existen inspecciones regulares de la infraestructura de los caminos, políticas para promover el ciclismo, políticas para aumentar la inversión en el transporte público. Sin embargo, las muertes causadas por accidentes viales ascienden a 17,653, de las cuales el 73% fueron hombres y 21% mujeres. De este número, el 1% correspondió a muertes de pasajeros y conductores de camiones pesados, es decir, casi 200 muertes.

De acuerdo con el "Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2013" de la Secretaría de Salud, elaborado por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), (ver Anexo F), México se encontraba en la posición 20 de 32 países de América. Además, tiene 13.3 muertes por cada 100 mil habitantes. La población más propensa a fallecer en un accidente de tránsito es aquella ubicada entre los 20 y 59 años. Dicha información no ha cambiado mucho como se observa en el "informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017"[4], último reporte publicado hasta 2019.

Igualmente, en un informe presentado por la diputada Martha Edith Vital Vera[5] en 2014, se destacó que los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor de 150 mil millones de pesos, equivalentes a 1.7% del PIB, además se informó que los accidentes de tránsito son la segunda causa de discapacidad motora permanente, pues cada año estos percances originan más de 350 mil lesiones graves que requieren hospitalización, y más de un millón de contusiones que requieren atención médica, en ese año, se expuso que por lo menos 40 mil personas sufren al año un accidente que les causa una discapacidad permanente[6].

Por todo lo anterior, se considera pertinente la emisión de la regulación propuesta, pues esta permitirá coadyuvar al resto de la Administración Pública Federal a cumplir con la agenda relativa a seguridad vial; en particular incrementando la capacidad de SCT para la vigilancia de la NOM-012-SCT-2-2017, pues se pretende regular las características que deben cumplir los instrumentos de pesaje dinámico a fin de que se cuente con una norma de calibración que señale los criterios que deben cumplir estos sistemas para una

[4] http://mapasin.org/wp-content/uploads/2018/10/Informe_SV_2017.pdf
[5] http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2014/Agosto/13/3978-Accidentes-carreteros-cuestan-al-pais-150-mil-mdp-equivalente-al-1.7-por-ciento-del-PIB
[6] http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2014/Abril/05/3345-Proponen-hasta-60-anos-de-prision-a-quien-bajo-el-influjo-de-alcohol-o-drogas-cause-la-muerte-en-accidentes-de-transito

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer

2019 AÑO DEL CAUDILLO DEL SUR EMILIANO ZAPATA

correcta lectura de los pesos y dimensiones de los vehículos pesados.

Lo anterior permitirá obtener información de alta importancia que le permitirá a diversos órganos del Gobierno Federal planear y llevar a cabo acciones que permitan el mejoramiento de la seguridad vial. En este contexto, de no contarse con esta regulación, la información obtenida de las estaciones de pesaje y dimensionamiento vial, podría tener variaciones que impidan que su información sea empleada con fines de mejora."

En este sentido, la CONAMER observa que, esa Dependencia dio cumplimiento al requerimiento de esta Comisión.

Por otra parte conforme a lo señalado por la SE en la MIR correspondiente, esa Dependencia destacó que el objetivo de la Propuesta Regulatoria reside en *"....establecer los requisitos técnicos, componentes, características y especificaciones, así como los criterios de calibración que deben cumplir los sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones vehiculares; los elementos y equipos que lo integran, así como las características del sitio de instalación."*

En ese orden de ideas, esta Comisión observa que existe congruencia entre la situación que da origen y la solución planteada en la Propuesta Regulatoria, por lo que se estima que ésta podría constituir una solución adecuada a la misma.

IV. Identificación de posibles alternativas regulatorias

En relación con el presente apartado, de acuerdo a la información incluida en la MIR correspondiente, se observa que durante el diseño de la Propuesta Regulatoria la SE consideró la posibilidad de no emitir regulación alguna; no obstante, desestimó esta opción al considerar que *"La no emisión del PROY-NOM-198-SCFI-2017, incidiría en la imposibilidad de contar con una norma que establezca los criterios de calibración (sic) deben cumplir los sistemas de pesaje electrónico y dimensionamiento vehicular, sin que de ello se desprenda ningún beneficio"*.

En ese orden de ideas, mediante el oficio de solicitud de ampliaciones y correcciones, se requirió a la SE, aportar la información de las posibles alternativas regulatorias y no regulatorias, que podrían servir para atender la situación o problemática planteada.

Derivado de lo anterior, en su respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones esa Secretaría señaló la inconveniencia de aplicar esquemas de autorregulación en razón de que *"pues no solo se pretende establecer características mínimas de diseño que deben cumplir los sistemas de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular, las cuales sí podrían ser auto-reguladas por el mercado. Se busca dar cumplim*

al artículo 40 fracción IV de la LFMN, al establecer características y/o especificaciones relacionadas con los instrumentos para medir, los patrones de medida y sus métodos de medición, verificación, calibración y trazabilidad; en este sentido la facultad normativa para la emisión de dichos lineamientos corresponde a la Secretaría de Economía a través de una Norma Oficial Mexicana, como consta en el artículo anterior".

Esa Secretaría también previó la implementación de incentivos económicos; sin embargo, la descartó debido a que "*no garantizan la fabricación de estos equipos con las especificaciones planteadas. Adicionalmente, el costo al cual debería incurrir el Estado sería sumamente elevado, ya que cualquier producto podría solicitar el incentivo económico y debido a que estos sistemas requieren de tecnología aplicada, no sólo generaría distorsiones en el mercado que afectarían la oferta del producto, sino que debilitaría las finanzas públicas y generaría situaciones innecesarias de endeudamiento, distorsión de precios y desalentaría la innovación de los productores, al existir un subsidio que se comporte como incentivo negativo para todos los ámbitos de la economía. Asimismo, la posibilidad de que cualquier industria pueda acceder a este beneficio haría que los cálculos de los montos necesarios para impulsar esta medida fueran inciertos, toda vez que es imposible conocer el número de empresas o industrias que participarán voluntariamente".*

Esa Secretaría también previó la implementación de esquemas voluntarios; sin embargo, la descartó debido a que "*al ser éste un acto de buena fe no existe un instrumento que obligue a los sujetos regulados a cumplir especificaciones mínimas en sus productos. Un esquema voluntario para la calibración de los sistemas de pesaje y dimensionamiento vehicular no tiene la posibilidad de brindar certeza jurídica de que los instrumentos ejecutan sus funciones de medición conforme lo establecen las regulaciones marco en la materia, además se pretende que esta regulación coadyuve en la vigilancia de laNOM-012-SCT-2-2017, lo cual solo puede lograrse con una NOM".*

En este tenor, la autoridad manifestó haber previsto la emisión de algún otro tipo de regulación; sin embargo, consideró que dicha opción resultaba inconveniente ya que "*la participación de los diversos sectores involucrados en la elaboración de otros tipos de regulaciones diferentes a la propuesta es reducida y limitada en comparación con la Norma Oficial Mexicana, en donde hay un proceso de consenso y de consulta pública para que participen productores, comercializadores, consumidores e incluso público en general. Finalmente, el establecimiento de estas características en otro tipo de regulación dificultaría su actualización y constante adaptación a las circunstancias económicas nacionales, lo cual generaría su desuso pues*

sistemas al ser equipos sofisticadamente tecnológicos están en constante proceso de adaptación".

Por otra parte, mediante la MIR correspondiente, esa Dependencia consideró que la Propuesta Regulatoria constituye la mejor opción de regulación por lo siguiente *"como se ha señalado con antelación, actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realiza la verificación del peso y dimensiones de vehículos de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado que circulan en los caminos y puentes de jurisdicción federal de forma manual o semiautomatizada, con apoyo de básculas portátiles e instrumentos de medición de dimensiones tipo flexómetro, así como con básculas fijas, por lo que se requiere eficientar y optimizar los procedimientos de verificación y aumentar con ello el número de verificaciones mediante el uso de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones vehiculares instalados de acuerdo a los criterios de calibración establecidos en el proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-198-SCFI-2017. Con la emisión de la norma, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará en posibilidad de que las tecnologías que utilice para la verificación mediante sistemas dinámicos de peso y dimensiones de vehículos y configuraciones vehiculares, cuenten con una regulación técnica que propicie que los instrumentos, equipos y sistemas relativos, se encuentren calibrados de forma estandarizada y verificados periódicamente por la autoridad competente en cumplimiento del numeral 8 "Calibración del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular", lo que le permitirá incrementar sustancialmente el número de verificaciones a las que actualmente se realizan, en ejercicio de sus atribuciones. En razón de lo anterior, es necesaria la expedición del PROY-NOM-198-SCFI-2017, mediante su publicación en el Diario Oficial de la Federación, a fin de que una vez que se reciban los comentarios, y se realicen las modificaciones o ajustes que se consideren procedentes, se esté en posibilidad de emitir la Norma Oficial Mexicana en cuestión, para su debido cumplimiento".*

Bajo esta perspectiva, la CONAMER observa que la autoridad reguladora da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la regulación; toda vez que respondió y justificó el presente apartado.

V. Impacto de la regulación

A. Trámites

La SE señaló en el AIR correspondiente que la Propuesta Regulatoria no crea, modifica, ni elimina trámites, razón por la cual esta Comisión observa que en este rubro, no se generarían nuevos costos para los particulares. En ese sentido, se informa que este órgano desconcentrado no tiene comentarios.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, San Jerónimo Aculco, CDMX
Teléfono: (55) 5629-9500, ext. 22613 https://www.gob.mx/conamer

2019 EMILIANO ZAPATA

B. Acciones regulatorias.

Con relación al presente apartado, mediante su solicitud de ampliaciones y correcciones, esta Comisión solicitó a la SE proporcionar información con la que se justifique el establecimiento de las disposiciones y/o especificaciones contenidas en el anteproyecto.

En este sentido, la SE ha proporcionado a través del documento *20190423100837_47351_Respuesta ampliaciones y correcciones 198 v5.docx,* un desglose sobre las disposiciones del Capítulo 7.

Sobre lo anterior, se advierte que por lo referente a las medidas contenidas en los numerales 5, 6, 8, 9 y 10 de la norma en comento, la SE omitió ahondar en la información respecto de la identificación y justificación de las mismas, por lo que esta CONAMER reitera la necesidad de proporcionar la información conducente en el AIR que se envíe como respuesta al presente oficio.

C. Impacto económico

Costos

Respecto a la presente sección, se observa que de acuerdo con el documento *20190423100837_47351_Respuesta ampliaciones y correcciones 198 v5.docx* adjunto al AIR recibida el 3 de mayo de 2019, la SE brindó cierta información relativa a la NOM-012-SCT-2-2017.

Si bien se reconoce el esfuerzo realizado por la SE, esta CONAMER advierte que es necesario que se presente información sobre los costos asociados al cumplimiento de la Propuesta Regulatoria, por medio de la cual se indiquen los costos que tendrá la implementación de la misma para los particulares interesados en instalar, operar o administrar sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de vehículos o configuraciones vehiculares, y no los costos 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[7].

Teniendo lo anterior en consideración, cabe mencionar que el objetivo y campo de aplicación de la NOM-012-SCT-2-2014 es *"establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios*

[7] Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014.

auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento."

Por su parte, de acuerdo al numeral 1.2 de la Propuesta Regulatoria, se observa que aplica a cualquier interesado que instale, opere o administre los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.

Por lo anterior, se solicita a esa Secretaría ahondar en su análisis correspondiente a los costos estimados por la entrada en vigor de la Propuesta Regulatoria, a fin de que este órgano desconcentrado esté en posibilidad de determinar claramente si los beneficios derivados de su implementación serán notoriamente superiores a los costos que implicará su cumplimiento.

Beneficios

Respecto a la presente sección, de conformidad con lo señalado en el documento *20190423100837_47351_Respuesta ampliaciones y correcciones 198 v5.docx* adjunto al AIR recibida el 3 de mayo de 2019, la SE estimó los beneficios de la emisión de la Propuesta Regulatoria conforme lo siguiente:

> *"Para este apartado COFEMER observa que 'no se proporciona información concreta relacionada con los beneficios específicos que derivarán de la aplicación del Anteproyecto; en ese sentido se recomienda estimar pormenorizadamente dichos beneficios.'.*
>
> *No obstante, como se ha mencionado a lo largo del presente escrito, los beneficios derivados de la regulación propuesta corresponderán a una mejor vigilancia de la NOM-012-SCT-2-2014, lo que a su vez se traducirá en una mejora a la seguridad vial. Al respecto, con los mecanismos existentes se prevén beneficios de aproximadamente $1,634,516,391.03 para dicha regulación.*
>
> *Por otra parte, SCT estima que solo en el primer año la NOM-012-SCT-2-2017 presentará un beneficio de cerca de $368,383,880.77, esto sin considerar los beneficios que conlleva la instalación de este tipo de instrumentos de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular y donde con la infraestructura actual el alcance de verificaciones a los vehículos ronda únicamente el 1.15% de los sujetos obligados (240,597 verificaciones).*
>
> *En este esquema de beneficios, si se considera que con la infraestructura actual se realizan 20,050 verificaciones de la NOM-012-SCT-2-2017 al mes por parte de SCT; y se plantea que con un solo equipo de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular la cifra aumente a 30,000 verificaciones mínimas al mes, se tendrían al año 360,000 verificaciones, lo que supone una cobertura de sujetos obligados de aproximadamente 1.73%, siendo una diferencia de 0.58% sólo por la instalación de un equipo, si se extrapola este aumento a la cifra de beneficios presentada por*

SCT llegaría a los $389,750,145.85; lo anterior sin contar los ahorros por evitar daños al pavimento, costos de mantenimiento a las vías y costos por reparación vehicular así como ahorros por defunciones y lesionados."

Sin menoscabo de lo anterior, derivado del análisis realizado por esta Comisión, se advierte que conforme la información incluida en la MIR correspondiente, no resulta posible concluir que efectivamente se podrán generar los ahorros que refiere. En consecuencia se solicita explicar porque al medir y pesar los camiones, se espera coadyuvará a evitar daños al pavimento de vías de comunicación terrestre generando ahorros en su mantenimiento, además de los posibles ahorros por defunciones y lesionados.

Asimismo, una vez realizada la estimación de costos se sugiere a la SE modificar el apartado de beneficios, además de actualizar el contenido proporcionado en el apartado respecto de la justificación de que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos.

VI. Consulta pública

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, vigente en el momento de la recepción de la primera versión del Anteproyecto, este órgano desconcentrado lo hizo público a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió y se manifestó que hasta la fecha de la emisión de dicho Dictamen, se recibieron comentarios de las siguientes personas interesadas en el Anteproyecto:

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN	REMITENTE	FECHA DE RECEPCIÓN
B000171777	Simón Gersenowies Rodríguez	25/05/2017
B000171926	Pablo Canalejo Cabrera	05/06/2017
B000172075	Carolina Balderas Díaz	12/06/2017
B000172332	Ericka Daniela Morales Marroquin Femsa Logística	28/06/2017
B000172575	José Luis Ruíz Colotl	13/07/2017
B000172580	Jose Refugio Muñoz López Vicepresidente Ejecutivo Cámara Nacional del Autotransporte de Carga	13/07/2017
B000172677	Jesus R. Uzcategui Miranda	19/07/2017
B000184786	Vanessa Corona Villatoro	20/12/2018

Dichos comentarios, pueden ser consultados en la siguiente liga electrónica:

http://cofemersimir.gob.mx/expedientes/20241

Al respecto, se observa que dicha Secretaría tuvo a bien brindar respuesta a dichos comentarios, mediante el archivo denominado *20190423101043_47351_Ampliaciones y correcciones Anexo G.docx* incluido en la versión de la AIR remitida el 3 de mayo de 2019, en los cuales, señaló la procedencia, o en su caso, improcedencia de cada comentario, detallando la justificación para cada cuestión y haciendo las modificaciones correspondientes al Anteproyecto.

VII. Conclusiones

Por lo anteriormente expresado, este órgano desconcentrado queda en espera de que esa Dependencia brinde la respuesta correspondiente al presente Dictamen Preliminar; manifestando su consideración respecto de los comentarios realizados por esta Comisión, y en su caso, realice los ajustes correspondientes a la MIR, o bien, comunique por escrito las razones por las cuales no lo hace, en cumplimiento con lo señalado por el artículo 75 de la LGMR.

Lo anterior, se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9 fracción XI y último 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 indican[8].

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

Atentamente
La Directora

CELIA PÉREZ RUIZ

EVG

[8] Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 2010.