

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



Oficio No. COFEME/11/2348

Asunto: Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado **Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular.**

México, D. F., a 15 de septiembre de 2011

LIC. VÍCTOR MANUEL LAMOYI BOCANEGRA
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero a la respuesta al Dictamen Total (no final) emitido por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), mediante el oficio COFEME/11/2157 de fecha 2 de septiembre de 2011, respecto al anteproyecto denominado **Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular**; remitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través del portal de Internet de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR)¹, el 13 de septiembre de 2011.

Sobre el particular, considerando la revisión efectuada en esta Comisión al anteproyecto recibido el 18 de agosto de 2011, y habida cuenta que ésta resolvió con fecha 2 de septiembre de 2011, respecto de la procedencia del supuesto invocado por la SCT a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007, así como a la referida respuesta al Dictamen Total (no final), con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), la COFEMER tiene a bien expedir el siguiente:

Dictamen Final

Con motivo de la revisión al anteproyecto y de la información presentada por la SCT en el formulario de la MIR, este Órgano Desconcentrado observó que la regulación propuesta tiene como objetivo principal que el autotransporte federal en México cuente con una flota de

¹ www.cofemermir.gob.mx

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



vehículos modernos, seguros y competitivos, que ofrezcan a la ciudadanía servicios de calidad y que sean sustentables en términos ambientales.

Con la emisión de la regulación propuesta se atenderá la obligación que el Gobierno Federal tiene de promover programas para el desarrollo de los servicios de autotransporte federal, establecida en los artículos 5, 8 y 12 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en relación con lo estipulado en los artículos 3 y 22, fracción XXXIX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; así como la obligación de dar cumplimiento a las estrategias 14.7, 14.8, 14.9 y 14.10 del rubro de Transportes del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, en cuanto a que las mismas están orientadas a proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población, aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios, así como fomentar la competitividad y la eficiencia en la prestación del servicio de transporte.

Por lo anterior, esta Comisión consideró procedente emitir un Dictamen Total (no final), en el cual se hizo énfasis en que con la implementación de diversas acciones de mejora regulatoria, la SCT puede disminuir los costos para los particulares que deseen obtener los beneficios del Acuerdo que se pretende emitir, alcanzando el máximo beneficio social aunado a que se realizaron recomendaciones en búsqueda de la transparencia en la elaboración y aplicación del mismo.

I. Objetivos regulatorios y problemática

En relación con lo señalado en el Dictamen Total (no final), la COFEMER observó que la propuesta regulatoria surge de la necesidad de reforzar el Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular, creado por Nacional Financiera S.N.C. (NAFIN) en febrero de 2004, con el objetivo de modernizar el parque vehicular del autotransporte federal de carga, pasajeros y turismo, a nivel nacional, a través de financiamiento, chatarrización y estímulo fiscal. Para tal efecto, el Acuerdo que se pretende emitir establece la creación de un Permiso Especial de Servicio de Autotransporte Federal, que permitirá a los permisionarios que son pequeños transportistas renovar sus flotas, con miras a reducir la edad promedio de sus vehículos, mejorando la competitividad del servicio público federal, disminuyendo los costos de operación, la accidentalidad en carreteras, los costos logísticos, así como disminuir las emisiones contaminantes provenientes de dichas unidades.

Asimismo, la SCT destacó que de renovarse la flota de autotransporte federal, disminuirán costos tales como el consumo de combustible, el mantenimiento de los vehículos y el tiempo de traslado dada la menor potencia del motor de las unidades obsoletas; se propiciará el abandono de la informalidad a través de la adquisición de unidades con Instituciones Crediticias, que permitan la identificación del transportista como persona física, regularizando su actividad y su situación fiscal; se aprovechará la capacidad instalada de producción nacional de vehículos de carga, estimulando a la industria e impactando positivamente al mercado interno mexicano; se incentivará la seguridad en las carreteras, a través de la sustitución de vehículos obsoletos por unidades que presenten buenas condiciones físico-mecánicas, así como mejores componentes

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

de seguridad, tales como frenos, dirección hidráulica, bolsas de aire, iluminación, entre otros; y, se disminuirán los impactos adversos de las emisiones contaminantes, propiciando una mejora en el medio ambiente.

Al respecto, en el Dictamen Total (no final) esta Comisión consideró que esa Secretaría plasmó de forma correcta los objetivos del anteproyecto que nos ocupa, respecto a la necesidad de que el autotransporte federal cuente con una flota de vehículos modernos, seguros y competitivos, que ofrezcan a la ciudadanía servicios de calidad y que sean sustentables en términos ambientales, de tal modo que la regulación propuesta traiga consigo beneficios en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados. De igual modo, se coincidió en que para los pequeños transportistas es más complicado obtener créditos para renovar su flota vehicular, ya que éstos en la mayoría de las ocasiones no pueden comprobar ingresos, por lo que no son considerados sujetos de crédito por los intermediarios financieros.

Sin embargo, en el Dictamen Total (no final), la COFEMER realizó varias solicitudes y recomendaciones a la SCT encaminadas a que los alcances de la aplicación de la regulación propuesta puedan ser apreciados por los particulares interesados en el anteproyecto, a saber:

- a) Este Órgano Desconcentrado recomendó a esa Dependencia que aclarara con base en cuáles instrumentos el Permiso Especial logrará que las Instituciones Crediticias ofrezcan a los pequeños transportistas mejores condiciones de crédito, y el procedimiento que se empleará para garantizar que las Instituciones Crediticias otorguen mejores condiciones de crédito a los pequeños transportistas, a lo cual la SCT respondió lo siguiente:

"1.1. (...)

Actualmente las Instituciones Financieras que otorgan créditos para la adquisición de vehículos pesados, orientan sus productos, en gran parte, a las medianas y grandes empresas, dado que representan un estrato de riesgo bajo, pues cumplen con el requisito de presentar documentación que acredite ingresos económicos derivados de su actividad, es decir, comprueban su solvencia económica para adquirir y cumplir con las obligaciones que conlleva un crédito automotriz.

El Esquema de financiamiento Pari Passu como instrumento, en complemento con la emisión de éste Permiso Especial, se orienta a lograr que los pequeños transportistas que no son sujetos de crédito, puedan acceder al financiamiento, dejando en garantía prendaria la propia unidad, así como el Permiso Especial expedido por la SCT. De esta manera, la Institución Financiera al otorgar dichos créditos bajo el Esquema Pari Passu, previo contrato celebrado con NAFIN, tiene garantizada la pérdida esperada, por cada unidad financiada, en un 80%, es decir, que el riesgo que representa otorgar un crédito a los pequeños transportistas, debido a un posible incumplimiento de pago, se mitiga con la garantía a primeras pérdidas esperadas.

En este sentido, el Esquema Pari Passu establece que para esta modalidad de financiamiento, los recursos asignados para la garantía a los Intermediarios Financieros, se colocarán de acuerdo al mejor producto presentado por los Intermediarios Financieros participantes. Por lo que aquel Intermediario que presente la mejor tasa de interés, será respaldado con este recurso."

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



Una vez revisadas las manifestaciones realizadas por la SCT en su respuesta al Dictamen Total (no final), esta Comisión tiene por atendida la referida solicitud, en tanto que las aclaraciones de dicha Dependencia permiten apreciar cómo el esquema de financiamiento *Pari Passu* permitirá que los permisionarios pequeños transportistas accedan más fácilmente a los financiamientos en las Instituciones Crediticias, dejando en garantía prendaria la propia unidad, así como el Permiso Especial.

- b) Asimismo, en el referido Dictamen, la COFEMER recomendó a la SCT especificar el procedimiento que deberán llevar a cabo los interesados para adquirir el préstamo ante la Institución Crediticia, obtener el alta vehicular de la nueva unidad y el Permiso Especial para la misma, a lo cual esa Secretaría contestó lo siguiente:

"El procedimiento es el siguiente:

1. *El transportista visita al intermediario financiero para adquirir un vehículo nuevo o seminuevo mediante el Esquema Pari Passu y el Permiso Especial.*
2. *El intermediario financiero solicita documentación al transportista, para la pre-autorización del crédito.*
3. *El intermediario financiero entrega al transportista documento con la pre-autorización para el financiamiento de una unidad al amparo del Permiso Especial.*
4. *El transportista acude a la SCT (Centro Metropolitano de la DGAF o Centros SCT correspondiente), a tramitar el Permiso Especial.*
5. *La SCT otorga el Permiso Especial, conforme al Acuerdo.*
6. *El transportista acude con el Intermediario Financiero, y entrega una copia del Permiso Especial otorgado por la SCT.*
7. *El Intermediario Financiero autoriza el crédito y entrega la unidad nueva o seminueva al transportista, así como la carta factura.*
8. *El transportista acude a la SCT a realizar el trámite de alta al Permiso Especial.*
9. *La SCT entrega la Tarjeta de Circulación, placas y engomado correspondiente.*
10. *El transportista puede operar al amparo del Permiso Especial."*

Derivado de lo anterior, esta Comisión opina que se tiene por atendida la referida solicitud, en tanto que la SCT especifica el procedimiento que deberán llevar a cabo los interesados para adquirir el préstamo ante la Institución Crediticia, y obtener el alta vehicular de la nueva unidad y el Permiso Especial para la misma.

- c) Respecto a la solicitud de esta Comisión para que la SCT describiera el procedimiento que se empleará para garantizar que las Instituciones crediticias entreguen a los permisionarios pequeños transportistas la carta de pre-autorización, esa Secretaría manifestó en su oficio de respuesta al Dictamen Total (no final) que dicha situación se garantizará a través de un contrato de adhesión celebrado entre el Intermediario Financiero y NAFIN, para poder operar el crédito bajo el esquema *Pari Passu*. **Dado lo anterior, se tiene por atendida la solicitud, ya que las manifestaciones realizadas por la SCT en su respuesta al Dictamen Total (no final), otorgan mayor transparencia a la regulación.**

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

- d) Asimismo, en el multicitado Dictamen Total (no final), la COFEMER recomendó a la SCT explicar en qué momento el pequeño transportista debe solicitar el alta del vehículo, toda vez que para dicho trámite, esa Secretaría requiere de la "carta factura" con la que se acredita la legal posesión del vehículo, misma que el pequeño transportista no posee, debido a que la Institución Crediticia se lo otorga en el momento en que haya obtenido el Permiso Especial. **En tal sentido, la referida observación ha quedado atendida por la SCT en el momento en que describió el procedimiento que deberán llevar a cabo los interesados para adquirir el préstamo ante la Institución Crediticia, obtener el alta vehicular de la nueva unidad y el permiso especial para la misma, identificando tal momento en el numeral 7 del procedimiento, mismo que se reprodujo en el apartado b) de los objetivos regulatorios y problemática y que por el principio de economía procesal no es transcrito.**
- e) Respecto a la observación realizada por este Órgano Desconcentrado que cita "Asimismo, cabe destacar que en el articulado del anteproyecto, no queda definido que el Permiso Especial de Servicio de Autotransporte Federal estará destinado únicamente a los permisionarios que son pequeños transportistas. Razón por la cual, se solicita a esa dependencia que se pronuncie al respecto y considere la posibilidad de modificar la redacción del anteproyecto, para que no quede duda a los sujetos a los que va dirigida la regulación", la SCT modificó el Artículo Primero del Acuerdo para quedar como sigue:

"Primero.- Se crea con carácter temporal la modalidad del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal de Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Financiamiento para la renovación de la Flota Vehicular del Autotransporte Federal, en beneficio de los pequeños transportistas del Autotransporte Federal."

Dado lo anterior, esta Comisión considera que la SCT atendió oportunamente la referida solicitud, ya que con la modificación realizada al artículo Primero del anteproyecto, se da certeza de que la regulación está destinada a los permisionarios pequeños transportistas.

- f) Por último, en el apartado de *Objetivos regulatorios y problemática* del Dictamen Total (no final), la COFEMER recomendó a la SCT que incluyera como anexos al formulario de la MIR los convenios de colaboración celebrados entre esa Dependencia y NAFIN, a los cuales se hace referencia en los Considerandos del anteproyecto. **Derivado de lo anterior, esa Secretaría informó a este Órgano Desconcentrado que tales convenios fueron anexados al formulario de la MIR; razón por la cual se tiene por atendida la referida recomendación.**

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



II. Alternativas a la Regulación

La SCT señaló en el apartado 4 del formulario de la MIR, relativo a las alternativas que fueron evaluadas para resolver la problemática planteada, que valoró las siguientes opciones: i) emitir la regulación, y ii) no emitirla.

En tal sentido, en el numeral 5 del formulario de la MIR, esa Dependencia justificó las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada, manifestando que la emisión del Acuerdo ayudará a incrementar las opciones del pequeño transportista para acceder a las líneas de crédito directamente relacionadas con su capital de trabajo, sin reemplazar las opciones existentes o haciendo éstas más onerosas en su cumplimiento; aunado a que las Instituciones Crediticias contarán con mayor certidumbre respecto al cumplimiento en el pago del préstamo otorgado a los transportistas.

Al respecto, esta Comisión reitera los comentarios emitidos en el Dictamen Total (no final), en el sentido de que concuerda con la SCT en que la regulación en comento representa la mejor alternativa para lograr el objetivo propuesto y que no sería viable no proceder con la emisión del Acuerdo que nos ocupa, ya que de ser así, no se impulsaría el Programa de Financiamiento para la Renovación de la Flota Vehicular del Autotransporte Federal, el cual tiene como objetivo generar esquemas que faciliten el acceso a nuevas y mejores tecnologías que reemplacen paulatinamente la flota obsoleta, y se dejarían a un lado a los pequeños transportistas de los esquemas de financiamiento para la renovación de la flota. Asimismo, se reitera en que gracias al Acuerdo materia del anteproyecto, se estará en concordancia con el objetivo 2.2.2 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, que consiste en incrementar la competitividad de los servicios del autotransporte federal para ampliar su participación en la actividad económica nacional, disminuyendo la proporción que representan en los costos logísticos de los usuarios.

III. Impacto de la regulación

a) En el numeral 6 del formulario de la MIR, referente a la creación, modificación o eliminación de trámites, la SCT reportó correctamente un nuevo trámite denominado *Permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo, beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular*. Sin embargo, del análisis al anteproyecto que nos ocupa, y de la definición de trámite contenida en el último párrafo del artículo 69-B² de la LFPA, este Órgano Desconcentrado manifestó en el

² "Artículo 69-B

[...]

Para efectos de esta Ley, por trámite se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación,

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Dictamen Total (no final) que se percató de la existencia de otros trámites que no fueron reportados en el formulario de la MIR, mencionando de manera enunciativa, más no limitativa, los siguientes:

- El contenido en el artículo Sexto, que establece la obligación de los particulares de informar a la SCT cuando se haya terminado de pagar el crédito a la institución financiera, para que de manera automática el vehículo sea incorporado al permiso otorgado para la prestación de los Servicios de Autotransporte Federal de Carga, Pasajeros y Turismo.
- El contenido en el artículo Séptimo del anteproyecto, consistente en el alta del nuevo vehículo.

Respecto a éste último, la COFEMER manifestó en el Dictamen Total (no final) que en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS) se encuentra inscrito el trámite denominado *Alta de vehículos adicionales al permiso para la operación y explotación de los diversos servicios de autotransporte federal*, con la homoclave SCT-03-045; derivado de lo cual, recomendó a la SCT referir si el alta a la que se refiere el artículo Séptimo del anteproyecto es un nuevo trámite, o bien, se están realizando modificaciones al trámite ya inscrito en citado RFTS, como se reporta a continuación:

"[...]"

la COFEMER solicita a la SCT que manifieste si se trata de un nuevo trámite, distinto al SCT-03-045, el cual tendría que reportarse en la MIR, o bien, si se trata de modificaciones a las especificaciones del trámite SCT-03-045, caso en el cual se deberán reportar las modificaciones del mismo, actualizando el fundamento legal.

En el caso en que se trate de un nuevo trámite, esta Comisión recomienda a esa Secretaría aclarar el procedimiento a seguir para que el pequeño transportista obtenga el alta a la que se refiere el artículo sexto del anteproyecto y justificar la necesidad de crear una nueva obligación a los particulares, misma que actualmente no existe; así como, proceder a las modificaciones pertinentes en la regulación propuesta, para no dejar lugar a duda de que se trata de un nuevo trámite.

En el caso en que se trate de una modificación al trámite existente, la COFEMER recomienda a esa Dependencia lo siguiente:

- Considerar la posibilidad de no condicionar la obtención del Permiso Especial, al amparo de la alta vehicular, toda vez que el trámite se refiere a la inscripción de vehículos adicionales; y*
- Especificar que el alta a la que dispone el artículo Séptimo del anteproyecto, hace referencia al trámite SCT-03-045."*

obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado."

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

En atención a tal solicitud, la SCT respondió de la siguiente manera:

"Al respecto, el Acuerdo establece que el permiso de esta modalidad, será adicional al permiso otorgado para la prestación de los Servicios de Autotransporte Federal de Carga, Pasajeros y Turismo. En este sentido, el trámite con homoclave SCT-03-045 "Alta de vehículos adicionales al permiso para la operación y explotación de los diversos servicios del autotransporte federal" registrado en la COFEMER, se refiere a la gestión que debe realizar el permisionario en caso de que desee incorporar otros vehículos al permiso de origen, por lo que sólo aplica en este caso.

Para el caso del Permiso Especial, deberá entenderse que al momento en que se autoriza y se cuenta con la carta factura, se realiza el alta de la unidad financiada la cual formara parte del mismo, es decir no se opera al amparo del Permiso Especial.

Al respecto el Acuerdo establece que:

Séptimo.- La operación al amparo de este permiso estará sujeta al alta vehicular de la unidad financiada, y su vigencia será exclusivamente hasta el término del crédito de la propia unidad. Al término del cual, el permisionario deberá informar a la SCT para que de manera automática el vehículo sea incorporado al permiso otorgado para la prestación de los Servicios de Autotransporte Federal de Carga, Pasajeros y Turismo.

Así también se señalan como causas de revocación del permiso especial las siguientes:

Décimo Primero.- El permiso expedido al amparo del presente Acuerdo podrá ser revocado por las causas señaladas en el artículo 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y por las siguientes:

- a. Por comprobar la autoridad con posterioridad, que el permisionario proporcionó documentación o información falsa para su obtención.
- b. Por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con motivo de la obtención del vehículo financiado.

En caso de que el permiso sea revocado por la SCT, el titular estará imposibilitado para obtener otro nuevo permiso de esta modalidad, dentro de un plazo de 5 años, contados a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

De lo anterior se desprende que, el permisionario no realizará altas adicionales de vehículos al Permiso Especial por lo que el trámite con homoclave SCT-03-045 "Alta de vehículos adicionales al permiso para la operación y explotación de los diversos servicios del autotransporte federal" no aplica para esta modalidad, por lo que no se crea o modifica trámites."

Por lo anteriormente expresado, esta Comisión tiene por atendido el referido requerimiento ya que esa Secretaría realizó las aclaraciones correspondientes, asegurando que el anteproyecto no crea ni modifica trámites adicionales al reportado en el formulario de la MIR, lo cual permitirá a los particulares y a este Órgano Desconcentrado apreciar los alcances de la regulación que se pretende implementar,

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



dándole mayor certeza a quienes en su momento decidan obtener el permiso especial para prestar los servicios de autotransporte federal.

b) En el apartado 7 del formulario de la MIR, referente a las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que corresponden a la propuesta, la SCT identificó y justificó correctamente todas las acciones regulatorias que se plasman en los artículos Primero al Décimo Tercero.

Dado lo anterior, esta Comisión reitera lo manifestado en el Dictamen Total (no final), respecto a que se tiene por atendido lo solicitado en el numeral 7 de la MIR, ya que el mismo proporciona transparencia en la elaboración de la regulación, otorgando certidumbre a los particulares.

c) Respecto de las manifestaciones realizadas por la SCT el numeral 9 de la MIR, sobre los *Costos y Beneficios* asociados al anteproyecto, esta Comisión coincidió con esa Secretaría sobre el impacto positivo que derivaría de la implementación del Acuerdo que se pretende emitir. Sin embargo, con el objeto de dar transparencia al anteproyecto sobre los alcances de su expedición, la COFEMER le sugirió a esa Secretaría en el Dictamen Total (no final), que señalara todos los costos y beneficios que se desprenden de la regulación en cuestión, ya que la misma genera beneficios que no fueron identificados por la SCT. En particular, los que obtendrán los usuarios de los servicios de autotransporte federal, toda vez que con la implementación de la regulación, habrá un aumento en la calidad del servicio ofrecido; así como los que se generaran a la población en general, la cual se verá beneficiada por las externalidades positivas de la aplicación de la medida regulatoria propuesta.

Al respecto la SCT se pronunció de la siguiente forma en su respuesta al Dictamen Total (no final):

"En este sentido, en el numeral nueve de la MIR, se desglosó el costo por expedición de permiso y alta vehicular (que incluye placas metálicas de identificación, calcomanía, y tarjeta de circulación), además se agregó el costo del aviso sobre el término del crédito, calculado en \$40.00 pesos de copias y expedientes que así lo demuestren.

A la solicitud este Órgano Desconcentrado solicita a esa Dependencia identificar, en el numeral 9 del formulario de la MIR, todos los costos y beneficios que se desprenden de la regulación en cuestión, se agregaron los costos referidos en el párrafo anterior, así como los beneficios asociados para la población en general y para los usuarios de los servicios de Autotransporte Federal."

En tal sentido, la SCT, en su respuesta al Dictamen Total (no final) modificó la información del apartado 9 de la MIR, respecto de los costos para quedar como sigue:

"1. Costo de contratación de un representante legal para la realización del trámite (opcional) \$2,750. 2. Costo de otorgamiento de poder ante Fedatario Público (opcional) \$2,000. 3. Costo de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, por un mínimo de 19,000 días de salario

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

mínimo general vigente en el Distrito Federal \$8,000. 4. Costo de seguro de daños al medio ambiente (para el caso de vehículos que se destinen al servicio de carga de materiales y residuos peligrosos) \$1,500. 5. Costo de seguro de viajero (para vehículos que se destinen a los servicios de pasaje o turismo) \$2,500. 6. Pago de derechos por expedición de permiso \$475. 7. Alta vehicular (incluye placas metálicas de identificación, engomado y tarjeta de circulación) \$2,271. 8. Costo por Certificado vigente de baja emisión de contaminantes \$266.62. 9. Pago de tenencia \$1,500. 10. Costo por copias fotostáticas para cotejo de los documentos \$10. 11. Aviso sobre el término del crédito (copias fotostáticas y expedientes que así lo demuestren) \$40. 12. Estimado total: \$12,562.62 (sin considerar los opcionales y tomando en cuenta las variaciones en la modalidad) Todos los costos están estimados en moneda nacional."

Asimismo, la SCT amplió la información del aparatado de Beneficios en la MIR:

"Grupo o industria al que le beneficia la regulación

Permisarios de Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo, que deseen obtener el permiso especial para permisionarios de los servicios de autotransporte, de carga, pasajeros y turismo beneficiarios del programa de apoyo financiero para la renovación del parque vehicular.

Describe y estime los beneficios.

Lograr que las Instituciones Crediticias ofrezcan a los pequeños transportistas mejores condiciones de crédito, tales como eliminar el requisito de la comprobación de ingresos, a través de condicionar el propio capital de trabajo del transportista, al pago oportuno del crédito. Que el nivel de la tasa de interés de los créditos sea acorde a las condiciones del estrato de pequeños transportistas, generando una tendencia a la baja. En una primera estimación, la SCT calcula que la regulación beneficiará en un primer momento al 30% de los pequeños transportistas, mediante el financiamiento de 2,600 unidades vehiculares, por un monto de 4,000 millones de pesos, impulsando un crecimiento en el mercado interno y generando empleos.

Grupo o industria al que le beneficia la regulación
Instituciones crediticias

Describe y estime los beneficios.

1. Que cuente con mayor certidumbre respecto al pago de los créditos otorgados, para incrementar su cartera crediticia. 2. Que la mecánica de asignación de recursos del Fideicomiso de Contragarantía para el Financiamiento Empresarial, administrado por NAFIN, les permite obtener un monto que garantice hasta el 5% de las pérdidas esperadas para el caso de subasta, y hasta el 80% de la pérdida esperada por unidad financiada, para el caso del financiamiento Pari Passu.

Grupo o industria al que le beneficia la regulación
Población en general y usuarios de los servicios de autotransporte federal y

Describe y estime los beneficios.

1. Que se cuente con servicios de autotransporte más seguros en relación a sus condiciones físico - mecánicas y equipamiento, lo cual se refleja en menor accidentalidad carretera. 2. Que los vehículos nuevos propician menores costos logísticos, ya que el consumo de combustible es más

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



eficiente, y los costos de mantenimiento son menores. 3. En términos sustentables, se estima que mejora la calidad del aire en zonas urbanas."

Al respecto, esta Comisión revisó las modificaciones realizadas en el formulario de la MIR, de las cuales se desprende que esa Secretaría atendió las observaciones realizadas en el Dictamen Total (no final) respecto a reportar todos los costos y beneficios que emanan del Acuerdo materia del anteproyecto.

Por lo cual, la COFEMER da por atendida satisfactoriamente la referida solicitud y en tal sentido reitera lo manifestado en el Dictamen Total (no final) sobre el impacto positivo que derivaría de la implementación del Acuerdo que se pretende emitir, ya que a pesar de que los costos y beneficios del anteproyecto no son todos cuantificables, los pequeños transportistas que decidan obtener el Permiso Especial para prestar los servicios de autotransporte federal, se verán beneficiados al aumentar la posibilidad de obtener un financiamiento para renovar su flota vehicular. Asimismo, con estas acciones de mejora regulatoria tanto los particulares como esta Comisión podrán apreciar y valorar las relativas ventajas, y esa Secretaría podrá identificar y analizar áreas de oportunidad, con el objeto de garantizar que la implementación de la regulación propuesta se haga con el menor costo posible y por lo tanto se alcance el máximo beneficio social.

IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En el Dictamen Total (no final), la COFEMER recomendó a la SCT describir los mecanismos a través de los que se implementará la regulación, así como la disponibilidad y aplicación de los recursos públicos a este respecto. Asimismo, la COFEMER consideró importante que la SCT expusiera la forma en que funciona el esquema *Pari Passu* y cómo trabajará en coordinación con las Instituciones Crediticias, respecto a la asignación de recursos.

Al respecto, la SCT manifestó en su respuesta al Dictamen Total (no final) lo siguiente:

"La aplicación de la regulación relativa a este Acuerdo para Permiso Especial, y su operación, no implica una mayor o adicional asignación de recursos públicos ni humanos, ya que su implementación puede ser atendida con la estructura actual de los Centros SCT, y la propia DGAF.

Respecto del funcionamiento del Esquema de Financiamiento Pari Passu, se reitera que el mismo es un instrumento, en complemento con la emisión de éste Permiso Especial, y que se orienta a lograr que los pequeños transportistas que no son sujetos de crédito, puedan acceder al financiamiento, dejando en garantía prendaria la propia unidad, así como el Permiso Especial expedido por la SCT. De esta manera, la Institución Financiera al otorgar dichos créditos bajo el Esquema Pari Passu, previo contrato celebrado con NAFIN, tiene garantizada la pérdida esperada, por cada unidad financiada, en un 80%, es decir, que el riesgo que representa otorgar un crédito a los pequeños transportistas, debido a un posible incumplimiento de pago, se mitiga con la garantía a primeras pérdidas esperadas.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

En este sentido, el Esquema Pari Passu establece que para esta modalidad de financiamiento, los recursos asignados para la garantía a los Intermediarios Financieros, se colocarán de acuerdo al mejor producto presentado por los Intermediarios Financieros participantes. Por lo que aquel Intermediario que presente la mejor tasa de interés, será respaldado con este recurso.

De la consideración de COFEMER como necesario que la SCT exponga la forma en que trabajará en coordinación con las instituciones crediticias, respecto a la asignación de recursos, se informa que la SCT trabaja en coordinación con NAFIN, y que ésta última es la entidad que se coordina con los Intermediarios Financieros, no la SCT."

Derivado de lo anterior, esta Comisión tiene por atendidas las referidas solicitudes, en tanto que la SCT se dio a la tarea de exponer en su respuesta al Dictamen Total (no final) información más detallada sobre los recursos públicos y humanos que se requerirán para la implementación de la regulación, la forma en que funciona el sistema *Pari Passu*, así como la aclaración de que esa Secretaría no trabajará con los intermediarios financieros, sino que lo hará NAFIN en su calidad de fiduciaria.

VI. Evaluación de la propuesta

En el Dictamen Total (no final), la COFEMER recomendó a la SCT precisar el funcionamiento del mecanismo para la evaluación de la implementación del anteproyecto y la periodicidad con la que se llevará a cabo, de tal modo que el mismo permita supervisar constantemente los alcances de la regulación y, de ser el caso, se modifiquen algunos puntos que, después de poner en práctica el programa referido, resulten susceptibles de mejoras regulatorias; así como brindar una mejor comprensión y mayor transparencia en su aplicación, y garantizar su adecuada implementación y cumplimiento. A tal solicitud esa Dependencia informó lo siguiente en la respuesta al Dictamen Total (no final):

"(...) se informa que para dar seguimiento a la aplicación de los recursos aportados por la SCT al Fideicomiso de Contragarantía para el Financiamiento Empresarial, administrado por NAFIN, así como para evaluar los resultados del esquema, se elaborarán los siguientes reportes:

a) REPORTE MENSUALES

NAFIN, administrará la base de datos del Sistema Integral de Administración de Garantías (SIAG), que permita obtener la información de los apoyos otorgados, así como el detalle de los financiamientos, pagos y recuperaciones asociadas a cada financiamiento registrado. Esta misma, considerando la base de datos del SIAG, informará a la SCT sobre la utilización de los recursos aportados, así como de los apoyos otorgados.

Dichos informes contendrán al menos, de manera enunciativa y no limitativa:

i. Del estado de cuenta global: Un estado de cuenta global referida al esquema, con información de aportaciones, intereses generados, garantías reclamadas (pagadas/recuperadas) y disponibilidad líquida, sobre los recursos aportados por la SCT.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

ii. De la información de los transportistas apoyados: Nombre o razón social del acreditado o beneficiario, Registro Federal de Contribuyentes, Estado, Municipio, Clave del crédito, Monto del Crédito, Fecha registro garantía, Intermediario y número de meses de plazo.

iii. De las garantías pagadas: Nombre o razón social del transportista, Registro Federal de Contribuyentes, Fecha de pago, Capital honrado, Interés honrado y Total honrado.

iv. De las garantías recuperadas: Clave del crédito, Fecha de recuperación y Total recuperado.

b) REPORTE FINAL

En caso de que se dé por concluido el esquema, ya sea porque se agotaron los recursos aportados por la SCT, o por cualquier otra causa que pudiera dar por vencidos anticipadamente los mismos, NAFIN, considerando la base de datos del SIAG, le presentará a la SCT un informe final con los resultados obtenidos, a más tardar a los 30 (treinta) días hábiles posteriores a su conclusión.

c) OTROS REPORTES

El Fideicomiso de Contragarantía para el Financiamiento Empresarial, será el encargado de realizar los informes trimestrales referidos en el Artículo 11 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento."

Una vez sabido lo anterior, esta Comisión tiene por atendidas las referidas solicitudes, considerando que la SCT proporcionó información de utilidad sobre el mecanismo para la evaluación de la implementación del anteproyecto.

V. Consulta Pública

Desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, 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. En virtud de lo anterior, mediante el COFEME/11/2157 se hizo del conocimiento de esa Secretaría que se recibieron cuatro comentarios de particulares de los cuales se anexó copia simple al referido oficio. Lo anterior, con el objeto de que en caso de considerarlo procedente, esa Secretaría los valorara y, de ser necesario, hiciera las modificaciones correspondientes previa la publicación del anteproyecto en comento en el DOF.

Derivado de lo anterior, la SCT incluyó en su respuesta al Dictamen Total (no final), la respuesta a cada uno de los cuatro comentarios recibidos por parte de los particulares, señalando lo siguiente:

"1. A la comunicación electrónica de fecha 23 de agosto de 2011, recibida por esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria el 24 de agosto de 2011, e identificada con el número B00110371, mediante el cual el C. Raúl Zatarain, emite diversos comentarios respecto del "Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular", se

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

comunica que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sensible a sus apreciables comentarios, asimismo y como cabeza de sector ésta tiene la facultad de planear, coordinar, evaluar y evaluar los programas en materia de transporte, asimismo de conformidad con el artículo 22 fracción XXXIX del Reglamento Interior de la Secretaría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Autotransporte Federal tiene las atribuciones para formular en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal e instituciones financieras, programas de apoyo financiero para la modernización del parque vehicular, el mejoramiento de instalaciones y fortalecimiento financiero de las empresas que integren a autotransportistas.

Con fundamento en lo anterior, esta Dependencia del Ejecutivo Federal ha impulsado el presente Acuerdo, con lo que se proyectará la modernización de los vehículos que transitan en caminos de jurisdicción federal y que éstos otorguen la seguridad para sus ocupantes, lo anterior con la accesibilidad de créditos para la obtención de vehículos con tasas de interés competitivas dentro del mercado automotriz actual, el cual se encuentra dirigido al pequeño y mediano transportista y para la obtención de vehículos nuevos o usados.

2. *En atención a la comunicación electrónica de fecha 24 de agosto de 2011, identificada por esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria con el número B001103073, mediante el cual el C. Raúl Zatarain, emite diversos comentarios respecto del "Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular", se comunica que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sensible a sus apreciables comentarios, asimismo y como cabeza de sector ésta tiene la facultad de planear, coordinar, evaluar y evaluar los programas en materia de transporte, asimismo de conformidad con el artículo 22 fracción XXXIX del Reglamento Interior de la Secretaría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Autotransporte Federal tiene las atribuciones para formular en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal e instituciones financieras, programas de apoyo financiero para la modernización del parque vehicular, el mejoramiento de instalaciones y fortalecimiento financiero de las empresas que integren a autotransportistas.*

Con fundamento en lo anterior, esta Dependencia del Ejecutivo Federal ha impulsado el presente Acuerdo, con lo que se proyectará la modernización de los vehículos que transitan en caminos de jurisdicción federal y que éstos otorguen la seguridad para sus ocupantes, lo anterior con la accesibilidad de créditos para la obtención de vehículos con tasas de interés competitivas dentro del mercado automotriz actual, el cual se encuentra dirigido al pequeño y mediano transportista, para la obtención de vehículos nuevos o usados

3. *En atención a la comunicación electrónica de fecha 26 de agosto de 2011, recibida por esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria el 27 de agosto de 2011, e identificada con el número B001103130, mediante el cual el C. Raúl Zatarain, emite diversos comentarios respecto del "Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular", se comunica que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sensible a sus apreciables comentarios, asimismo y como cabeza de sector ésta tiene la facultad de planear, coordinar, evaluar y evaluar los programas en materia de transporte, asimismo de conformidad con el artículo 22 fracción XXXIX del Reglamento Interior de la Secretaría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Autotransporte Federal tiene las atribuciones para formular*

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal e instituciones financieras, programas de apoyo financiero para la modernización del parque vehicular, el mejoramiento de instalaciones y fortalecimiento financiero de las empresas que integren a autotransportistas.

Con fundamento en lo anterior, esta Dependencia del Ejecutivo Federal ha impulsado el presente Acuerdo, con lo que se proyectará la modernización de los vehículos que transitan en caminos de jurisdicción federal y que éstos otorguen la seguridad para sus ocupantes, lo anterior con la accesibilidad de créditos con tasas de interés accesibles para la obtención de vehículos con tasas de interés competitivas dentro del mercado automotriz actual, el cual se encuentra dirigido al pequeño y mediano transportista

4. *En atención a la comunicación electrónica de fecha 28 de agosto de 2011, recibida por esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria el 29 de agosto de 2011, e identificada con el número B00110341, mediante el cual el C. Raúl Zatarain, emite diversos comentarios respecto del "Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal para el otorgamiento del permiso especial para permisionarios de los Servicios de Autotransporte Federal Carga, Pasajeros y Turismo beneficiarios del Programa de Apoyo Financiero para la Renovación del Parque Vehicular", se comunica que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sensible a sus apreciables comentarios, asimismo y como cabeza de sector ésta tiene la facultad de planear, coordinar, evaluar y evaluar los programas en materia de transporte, asimismo de conformidad con el artículo 22 fracción XXXIX del Reglamento Interior de la Secretaría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Autotransporte Federal tiene las atribuciones para formular en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal e instituciones financieras, programas de apoyo financiero para la modernización del parque vehicular, el mejoramiento de instalaciones y fortalecimiento financiero de las empresas que integren a autotransportistas.*

Con fundamento en lo anterior, esta Dependencia del Ejecutivo Federal ha impulsado el presente Acuerdo, con lo que se proyectará la modernización de los vehículos que transitan en caminos de jurisdicción federal y que éstos otorguen la seguridad para sus ocupantes, lo anterior con la accesibilidad de créditos para la obtención de vehículos con tasas de interés competitivas dentro del mercado automotriz actual, el cual se encuentra dirigido al pequeño y mediano transportista."

En tal tesitura, la COFEMER tiene por atendidas las recomendaciones realizadas a esa Secretaría respecto de valorar los comentarios enviados por los particulares como parte del proceso de mejora regulatoria.

Asimismo, se informa que, posteriormente a la emisión del multicitado Dictamen Total (no final), se recibieron dos comentarios más al anteproyecto, mismos que se anexan en copia simple al presente oficio para pronta referencia.

Por último, de conformidad con lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA, esa Secretaría deberá notificar a esta Comisión cualquier modificación a la información inscrita en el Registro Federal de Trámites y Servicios, dentro de los diez días hábiles siguientes a que entre en vigor esta disposición.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA

SE

Por lo expuesto, esa Dependencia puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en el artículo 9, fracción XI y último párrafo del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como en el artículo Segundo, fracción IV, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente
La Directora


MTRA. MARGHERITA CORINA