



COORDINACIÓN GENERAL DE  
MANIFESTACIONES DE IMPACTO  
REGULATORIO

Oficio No. COFEME/04/0483

México, D.F., a 05 de abril de 2004

*Arce*

LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL  
OFICIAL MAYOR  
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
P R E S E N T E

Me refiero al "Formulario MIR" del anteproyecto *Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-1995, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal*, recibido por esta Comisión el 25 de febrero de 2004.

Sobre el particular le informo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, 69-G y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), esta Comisión emite **dictamen preliminar** sobre el referido anteproyecto y su MIR, a efecto de que se le realicen las adecuaciones que procedan.

**COMENTARIO GENERAL**

Los numerales 4.1 a 4.5 del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad (PEC) establecen que los permisionarios de grúas industriales y vehículos de carga especializada y objetos voluminosos deben contar con permisos especiales, que los dueños de la carga y los transportistas con permisos declararán el peso bruto vehicular y dimensiones de sus vehículos y que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) se reserva el derecho de corroborar lo declarado por "los medios que estime pertinentes".

Dado que el PEC no indica el proceso mediante el cual se corroborará lo declarado por el transportista, podría existir una potencial divergencia de métodos de verificación que no garantizaría que las autoridades encargadas de la verificación -personal de la SCT y Oficiales de la Policía Federal Preventiva (PFP)- apliquen criterios homogéneos y no discrecionales.

Lo anterior es particularmente relevante a la luz de los "Lineamientos para la elaboración o modificación de Procedimientos para la Evaluación de la Conformidad de Normas Oficiales Mexicanas", aprobados en la Tercera Sesión de la Comisión Nacional de Normalización (CNN), celebrada el 21 de agosto de 2003, que mencionan que los procedimientos para la evaluación de la conformidad deben limitarse a los procesos y métodos mínimos necesarios para comprobar el cumplimiento con la NOM correspondiente

Por lo anterior, se recomienda que SCT considere alternativas que permitirían determinar con precisión los criterios y métodos que la autoridad utilizará para

corroborar que los transportistas cumplen con las especificaciones de seguridad de la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-1995, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal (NOM-040), y así brindar mayor certeza jurídica a los particulares.

El PEC pudiera acotar el margen de discrecionalidad al establecer, por ejemplo:

1. El contenido del documento que acredite fehacientemente el peso y dimensiones de la carga a transportar al que hace referencia el artículo 17 de el
2. Los métodos e infraestructura mediante los cuales SCT corroborará que la carga declarada por el transportista es la verdadera (certificados, básculas, centros de pesos y dimensiones SCT).
3. Los procedimientos aplicables para constatar que los vehículos cumplen con las especificaciones físico-mecánicas de la NOM-040 (distancia entre ejes internos, luces, unidades piloto, velocidad de marcha y frenado, entre otras).
4. La obligación de realizar evaluaciones inicial, y en su caso, evaluaciones periódicas y/o aleatorias.
5. Los efectos del incumplimiento y los tiempos de respuesta de la autoridad para cada una de las consideraciones administrativas a que haya lugar.

En caso de que SCT considere que no es viable la alternativa de incluir en el PEC los criterios y métodos para comprobar el cumplimiento de las especificaciones de la NOM, se deberá justificar claramente la necesidad de otorgar tal grado de discrecionalidad a la autoridad.

## COMENTARIOS A LA MIR

### Problemática

Tomando en cuenta la experiencia en la aplicación de la NOM-040-SCT-2-1995, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal (NOM-040), esta sección de la MIR debería de haber incluido una explicación sobre las limitaciones de la NOM vigente en cuanto a su efectividad en la verificación de los aspectos mínimos de seguridad, tomando en cuenta el universo de grúas industriales y vehículos de carga especializada y objetos voluminosos, así como las afectaciones que estos causan cuando transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal.

### Acciones regulatorias

Si bien en la sección de 8 de la MIR se identifican las obligaciones derivadas de los permisos especiales que deben obtenerse conforme a lo dispuesto por la NOM-040, no se identificó ni justificó como acción regulatoria el proceso mediante el cual se corrobora lo declarado por el transportista por "los medios que estime pertinentes" la autoridad (numerales 4.3 y 4.5).

Hubiera sido recomendable justificar de manera más precisa la necesidad de otorgar tan alto grado de discrecionalidad al personal SCT y de la PFP encargados de la verificación de la NOM-040.

### **Evidencia Internacional**

En la respuesta a la pregunta 9 de la MIR, sobre estrategias de regulación en otros países, se menciona que como resultado de una investigación realizada por el grupo de trabajo No 2 (Subcomité de normalización de transporte terrestre del Tratado de Libre Comercio de América del Norte) denominado "Lado a Lado" se determinó que las reglamentaciones en la materia de pesos y dimensiones "no tienen ningún grado de concordancia con procedimientos que se aplican en Canadá y Estados Unidos de Norteamérica".

Se sugiere anexar una copia del estudio mencionado, con el fin de que se pueda analizar la divergencia normativa entre los países signatarios de este Tratado.

### **Recursos públicos para asegurar la implementación**

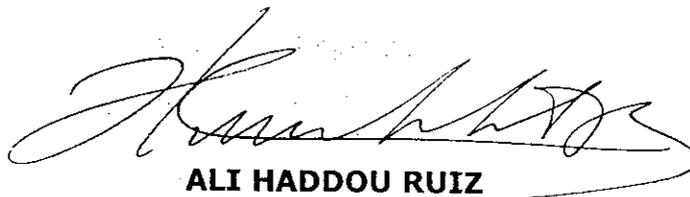
Se menciona que la estrategia para lograr la adecuada instrumentación del PEC consiste en realizar programas de inspección nacional en carreteras federales con personal de SCT y de la PFP.

Dado el amplio ámbito de aplicación de la NOM-040, hubiera sido recomendable incluir mayor información acerca de los recursos disponibles (presupuestales, físicos y humanos) que serían necesarios para asegurar la aplicación de la regulación. Hubiera sido conveniente también estimar el número de acciones de inspección, verificación o certificación necesarios para evaluar el cumplimiento y los recursos humanos y físicos necesarios para llevarlas a cabo (la existencia de básculas o centros de control de pesos y dimensiones SCT).

Espero que estos comentarios sean de utilidad para la conformación de la versión final del PEC en comento, por lo que quedo a sus órdenes para cualquier aclaración o comentario de este dictamen.

### **ATENTAMENTE**

Con fundamento en el Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de marzo de 2004



**ALI HADDOU RUIZ**  
**EL COORDINADOR GENERAL**

C.c.p. Ing. José Navarrete Hosking.- Coordinador Ejecutivo. COFEMER