



**COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA
REGULATORIA DE SERVICIOS Y
DE ASUNTOS JURÍDICOS**

Oficio No. COFEME/04/1073

México, D.F., a 20 de mayo de 2004

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

Recibí
21/05/04

Me refiero al "Formulario MIR" del anteproyecto **Modificación de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-1995, Peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal**, recibido por esta Comisión el 6 de mayo de 2004.

Con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-I, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), se anexan a este oficio las ampliaciones y correcciones que la Cofemer solicita se realicen a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR).

Una vez recibidas las ampliaciones y correcciones a que hace referencia el párrafo anterior, la Cofemer podrá emitir, dentro de los treinta días hábiles siguientes a su recepción, el dictamen respectivo de conformidad con el artículo 69-J de la LFPA.

Problemática (sección 2 de la MIR)

Tomando en cuenta la experiencia en la aplicación de la *NOM-012-SCT-2-1995, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal* (NOM-012), esta sección de la MIR podría enriquecerse con una explicación sobre la efectividad de la NOM vigente por cuanto a la verificación de las disposiciones relativas a peso, dimensión y seguridad.

La información estadística que fue proporcionada por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) es útil ya que de ella se desprende que, en el lapso de septiembre a noviembre y febrero a marzo, los vehículos se exceden en peso entre un 17 a 50 por ciento y entre 20 y 32 por ciento en dimensiones. Sin embargo, cabe señalar que estos datos sólo pueden considerarse como una referencia ya que no se indica el año ni la localidad de la que proviene la información. Asimismo, esta sección podría enriquecerse al considerar el universo de vehículos de autotransporte que circulan en el país de acuerdo a su configuración vehicular, así como las afectaciones reales que éstos causan cuando transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal. Este aspecto depende directamente del estado actual de la configuración carretera (tipo ET, A, B, C y D) y de las ventajas que ciertas configuraciones vehiculares poseen respecto a otras.

Recibí
21/05/04



COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Considerando que el establecimiento del peso y dimensiones máximas de los vehículos debe derivar directamente de estudios que evalúen la relación entre las características de los vehículos de carga y los daños a las carreteras y puentes nacionales, será necesario presentar los resultados de tales estudios que sustenten los elementos técnicos establecidos en la NOM. Lo anterior permitiría determinar el verdadero alcance del problema que se plantea y la necesidad de modificar las especificaciones de peso y dimensión.

Alternativas regulatorias (Sección 4 de la MIR)

En primer lugar, se deberá aclarar la razón por la cual, con motivo de la revisión quinquenal y la subsecuente ratificación de la NOM-012 en el año 2002, no se reflejaron en dicha NOM diversos conceptos contenidos en las reformas al *Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal* del año 2000. En este sentido, resultaría conveniente que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) aclare por qué con el anteproyecto actualmente en revisión "únicamente se trata de actualizar algunas especificaciones de la Norma vigente y hacerla congruente con el Decreto que reforma al Reglamento de peso y dimensiones del vehículos publicado en el DOF el 19 de octubre de 2000", como lo señala la propia dependencia.

Por otra parte, el numeral 6 de la NOM (Métodos de prueba) establece que "*para el control del peso y dimensiones de los vehículos, se utilizarán sistemas de medición, manuales o electrónicos o bien, las tecnologías más avanzadas que se dispongan en el mercado*". Sin embargo, el procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC) no abunda sobre tales procesos y sistemas de medición, dejando a las autoridades con una facultad discrecional para evaluar el cumplimiento en la forma que consideren más conveniente.

En esta sección se debe justificar el optar por tal estrategia ante la existencia de alternativas que permitirían determinar con precisión los criterios y métodos que la autoridad utilizará para corroborar que los transportistas cumplen con las especificaciones de dimensión, peso y seguridad de la NOM-012, y así brindar mayor certeza jurídica a los particulares.

Por lo anterior, y para facilitar el análisis se anexan para pronta referencia los "Lineamientos para la elaboración o modificación de Procedimientos para la Evaluación de la Conformidad de Normas Oficiales Mexicanas" (Lineamientos del PEC), aprobados en la Tercera Sesión de la Comisión Nacional de Normalización (CNN), celebrada el 21 de agosto de 2003.



COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Disposiciones jurídicas directamente aplicables (Sección 6 de la MIR)

Cabe mencionar que durante el análisis del anteproyecto en mención, se ubicaron dos versiones anteriores al anteproyecto que nos ocupa, mismas que fueron recibidas el 17 de noviembre de 2000 y el 9 de enero de 2002 por esta Comisión y dictaminadas el día 29 de enero de 2001 y el 21 de enero de 2002, respectivamente.

Para realizar un adecuado análisis del presente anteproyecto resulta necesario que la SCT explique las razones por las que ninguna de las dos versiones anteriores se publicó en el Diario Oficial de la Federación como NOM definitiva. Asimismo, deberá presentar una justificación de las diferencias entre dichas versiones y el presente anteproyecto de NOM.

Acciones regulatorias (Sección 8 de la MIR)

En la respuesta a la pregunta 8 del formulario de la MIR, se identifican las diversas modificaciones que se realizan a la norma vigente, sin embargo no se presenta una justificación técnica y legal acerca de las medidas propuestas con respecto a las diferencias de la norma vigente. Así por ejemplo, se observaron algunas modificaciones que será preciso justificar:

- a) Eliminación del segundo párrafo del numeral 5.1.2.2 de la norma vigente, referente a que "cualquier incremento mayor [en peso bruto vehicular máximo autorizado] estará sujeto al resultado que se obtenga de los estudios y análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y/o desventajas sobre el daño de pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática". Se debe justificar por qué se elimina esta posibilidad.
- b) Inclusión del peso bruto vehicular máximo autorizado de acuerdo a la configuración vehicular para los caminos tipo ET4 y ET2.
- c) Inclusión de dimensiones máximas autorizadas que son distintas en los caminos ET y A para el caso de las tablas 2C y 3C, así como de la última configuración de la tabla 4C, contrastando con el trato idéntico que se da por lo que se refiere al peso bruto vehicular máximo autorizado en dicho tipos de camino.
- d) Desautorización de tractocamiones doblemente articulados para circular en caminos tipo C (tablas 4B y 4C). La necesidad de eliminar el tránsito de estos tractocamiones debe justificarse en términos económicos, legales y de afectación de los caminos y puentes federales.
- e) Incorporación de especificaciones de seguridad como la señalada en el numeral 5.2.1.5, inciso a): *"la posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes tractivos del tractocamión, que la*



COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14,63 m". Al respecto sería conveniente determinar qué proporción de vehículos no están en condiciones de cumplir con esta especificación y qué implicaciones podría acarrear esta medida para los particulares.

- f) Incorporación del PEC. Sobre este aspecto es preciso justificar el sistema de medición mediante el cual se corrobora que el peso y dimensiones declarados por el transportista no rebasa el establecido por la NOM, así como la intervención de la DGAF, la Policía Federal Preventiva y los Observadores Acreditados (numeral 10).

Evidencia Internacional (Sección 9 de la MIR)

En la respuesta a la pregunta 9 de la MIR, referente a las estrategias de regulación en otros países, se señala que "se revisaron las disposiciones en materia de peso y dimensiones que aplican nuestros socios comerciales: Estados Unidos, Canadá y Europa, encontrándose que existe cierto nivel de concordancia en cuanto a las dimensiones, no así en lo referente al peso máximo permitido en donde su regulación autoriza límites superiores...". Sin embargo, esta afirmación no concuerda con la información proporcionada por la DGAF respecto del peso bruto vehicular máximo permitido en Estados Unidos, Canadá, Europa y México, siendo México el país más flexible en cuanto a peso se refiere (75.5 toneladas máximas, en ciertos supuestos, frente a 36.28 permitidas en Estados Unidos, por ejemplo).

Al respecto, conviene que la SCT indique, con base en cifras oficiales de las oficinas de transporte (centrales, así como estatales o provinciales) de los Estados Unidos y Canadá, el grado de concordancia de las especificaciones de pesos y dimensión seleccionadas y la forma en que ello facilitaría el libre tránsito de vehículos de procedencia extranjera que deben cumplir con estas especificaciones. Otro aspecto que debe tomarse en cuenta para establecer este grado de concordancia es considerar las características de las carreteras mexicanas frente a las de nuestros socios comerciales norteamericanos (extensión de la red carretera, tipificación y durabilidad).

Consulta pública (Secciones 11 y 12 de la MIR)

En las preguntas 11 y 12 de la MIR se mencionan las personas y organizaciones consultadas, pero no las principales opiniones de estos sujetos, a favor o en contra de las medidas propuestas. Se solicita presentar esta información.



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Instrumentación (Sección 13 de la MIR)

Algunos de los aspectos que pudieran complementar la información presentada en la sección 13 de la MIR, se relaciona con la suficiencia (o insuficiencia) de los recursos y de la infraestructura instalada para llevar a cabo la vigilancia de la NOM, considerando los vehículos que se encuentran en operación. De esta forma podrían estimarse el número probable de actos de vigilancia que puede realizar la SCT en los siete centros de control de peso y dimensiones que se tienen proyectados, a través de inspectores de vías generales de comunicación, elementos de la Policía Federal Preventiva y observadores acreditados existentes.

Efectos generales del anteproyecto (Secciones 16 a 18 de la MIR)

En la pregunta 16 de la MIR se menciona que el anteproyecto de NOM no afectará el comercio nacional o internacional, ya que no se modifican las especificaciones de la NOM vigente. Tal afirmación es inexacta, en el sentido de que no se modifican especificaciones, considerando que el análisis realizado por esta Comisión en la sección 8 de la MIR ha identificado diversas modificaciones.

En este mismo orden de ideas, se deberá informar a esta Comisión si con motivo de la revisión quinquenal y la subsecuente ratificación de la NOM-012, debe entenderse, como parece ser el caso, que el numeral 5.1.2.1, segundo párrafo permitiría que el peso bruto vehicular para el tractocamión doblemente articulado (T3-S2-R4) podrá incrementarse hasta 72.5 toneladas por un periodo adicional de cinco años, es decir hasta el año 2007.

Costos cuantificables (Secciones 19 y 20 de MIR)

De conformidad con el artículo 45, segundo párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, cuando la norma pudiera tener un efecto sustancial sobre un sector específico y tomando en cuenta que las modificaciones propuestas podrían generar este efecto sobre el sector de autotransporte terrestre, esta Comisión considera necesario que la MIR incluya un análisis en términos monetarios del valor presente de los costos y beneficios potenciales del anteproyecto y de las alternativas consideradas.



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Dicho análisis debe demostrar que los beneficios económicos o de otra naturaleza son superiores a los costos impuestos por las modificaciones propuestas.

La evaluación deberá considerar, cuando menos, el impacto de los siguientes aspectos:

- a) La competitividad del mercado de transporte nacional. Ello implica determinar el volumen de comercio que se realiza por transporte terrestre y su valor de mercado (porcentaje de participación en el producto interno bruto) y el costo de operación del transporte que puede incluir combustible, llantas, mantenimiento, entre otros.
- b) El deterioro de la infraestructura carretera. Ello implica considerar la carga por ejes, la distancia entre ejes de los vehículos y la frecuencia de uso e impacto sobre la infraestructura carretera.
- c) La transferencia de los costos en el precio de los bienes de consumo final que se deriven de posibles incrementos en los costos de operación del transporte.
- d) Las afectaciones derivadas de la desautorización del tránsito de los tractocamiones doblemente articulados en las carreteras tipo C. Ello implica analizar la distribución de la red carretera según el tipo (ET, A, B, C y D) y el uso que los tractocamiones hacen del tipo C.
- e) Los costos de oportunidad derivados de la homologación del peso bruto vehicular máximo para los caminos ET4 y ET2 a los mismos pesos para los caminos tipo A4 y A2 que se observan de las tablas 1B, 2B, 3B y 4B.

ATENTAMENTE

Con fundamento en el artículo único del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16-III-04

LIC. DAVID QUEZADA BONILLA
EL COORDINADOR GENERAL

C.c.p. *Lic. Carlos García Fernández.- Titular de la COFEMER*
Ing. Ali Haddou Ruíz.- Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio. COFEMER