



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

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

COFEME/04/1711

México, D.F., a 20 de agosto de 2004.

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

Me refiero al anteproyecto de **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**, y a su respectiva manifestación de impacto regulatorio (MIR), los cuales fueron originalmente remitidos por la SCT y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 6 de mayo de 2004; asimismo, me refiero a la contestación de la SCT recibida en esta COFEMER el 9 de julio de 2004 a propósito del oficio COFEME/04/1073, de fecha 20 de mayo de 2004, por el que la COFEMER solicitó realizar ampliaciones y correcciones a la MIR antes citada.

1. Sobre el particular, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, 69-G y 69-I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), esta COFEMER solicita a la SCT efectuar, con cargo a su presupuesto, la designación de un experto para que revise la MIR señalada en el párrafo anterior, quien deberá ser aprobado previamente por este órgano desconcentrado, toda vez que:

1. La respuesta presentada por la SCT al oficio COFEME/04/1073 antes citado, no atiende de manera adecuada la solicitud de ampliaciones y correcciones formulada por la COFEMER, razón por la cual este órgano desconcentrado considera que la MIR continúa siendo defectuosa, específicamente en los siguientes puntos:

a) Sección 2 de la MIR.- La COFEMER solicitó a la SCT que presentara los resultados de los estudios en los que se sustentan los elementos técnicos establecidos en el anteproyecto. En este sentido, la SCT adjuntó a su respuesta recibida el 9 de julio de 2004, los siguientes estudios técnicos elaborados por el Instituto Mexicano de Transporte: (1) Estado superficial y costos de operación en carreteras -1991-; (2) Análisis de los coeficientes de daño unitarios correspondientes a los vehículos autorizados en la red nacional de carreteras mexicanas -1992-; (3) Impactos económicos de la reglamentación y el control de pesos de 1993; (4) Análisis económico de los efectos del peso de los vehículos de carga autorizados en la red nacional de carreteras -1994-, y (5) Consideraciones operativas y de proyecto geométrico para vehículos de carga -1998-.

Sin embargo, ninguno de los estudios presentados establece de manera expresa y específica los elementos técnicos mediante los cuales la SCT determinó establecer en el anteproyecto la siguiente regulación:

- La determinación del peso bruto vehicular máximo permitido para los distintos vehículos y, particularmente, cuando exista diferencia con la

*recibí original  
4 copia.  
20/08/2004  
19 25  
J. Ruiz*

*9 4*



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

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

- NOM que se pretende modificar (e.g. eliminación del numeral 5.1.2.1. segundo párrafo, de la NOM que se pretende modificar).
- La eliminación del segundo párrafo del numeral 5.1.2.2. de la NOM que se pretende modificar, el cual prevé la posibilidad de hacer incrementos mayores al peso bruto vehicular, sujeto al resultado que se obtenga de los estudios y análisis técnicos que determinen las ventajas y/o desventajas sobre el daño de pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática.
  - Lo contenido en el numeral 13.- Apéndice Normativo, referente al peso y dimensiones máximas que se autorizarían para las carreteras tipo ET, derivado de 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 publicadas el 19 de octubre de 2000, y por las que se establece la existencia de dicho tipo de carreteras.
  - La desautorización de los tractocamiones doblemente articulados en las carreteras tipo C, que se observa en la Tabla 4C del anteproyecto.
- b) Sección 4 de la MIR.- Si bien la SCT señaló que "la ampliación de la vigencia de la Norma [en el año 2002], resultaba imprescindible para evitar un vacío legal" y adjuntó copia del oficio 103.4298 expedido el 25 de septiembre de 2003 por el Director General de Autotransporte Federal y Secretario Técnico del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (el cual fue dirigido al Secretario Técnico de la Comisión Nacional de Normalización), no resulta claro si, en términos de lo dispuesto por el artículo 51, cuarto párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la notificación de los resultados de la revisión quinquenal contenida en ese oficio fue realizada dentro del plazo previsto en la disposición legal citada a efecto de que la NOM conservase su vigencia.
- c) Sección 19 de la MIR Costos Cuantificables.- La SCT no presentó un análisis en términos monetarios del valor presente de los costos y beneficios potenciales del anteproyecto y de las alternativas consideradas, en el que se demostrara que los beneficios económicos o de otra naturaleza sean superiores a los costos impuestos por las modificaciones propuestas. La SCT únicamente señaló que no era necesaria la elaboración de dicho análisis argumentando que el anteproyecto no contiene modificaciones que impliquen costos adicionales a los usuarios. Esto último resulta inexacto tomando, tan sólo de manera ilustrativa pero no limitativa, el caso de la tabla 4C del anteproyecto en revisión, por la que se desautorizaría la circulación de tractocamiones doblemente articulados en caminos tipo C, lo cual necesariamente generará un costo respecto del estado actual de las cosas.

Adicionalmente, debe señalarse que los estudios técnicos remitidos por la SCT son previos a las reformas efectuadas al *Reglamento sobre el peso*,



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

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

*dimensiones y capacidad de los vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal publicadas el 19 de octubre de 2000, por lo que, además de no justificar de manera específica las acciones arriba descritas, podrían resultar imprecisos para las nuevas condiciones de la configuración carretera y sobre el impacto económico que arrojaría el anteproyecto en el país. De igual manera, debe tenerse presente que la COI LMER solicitó a la SCT, en los años 2001 y 2002, la elaboración de estudios y análisis técnicos que evaluaran claramente la relación entre las características de los vehículos de carga y los daños a las carreteras nacionales, con el propósito de determinar el verdadero alcance del problema que se plantea y la necesidad de modificar las especificaciones de peso y dimensión (Cf. Oficios COFEML.01.034 y COILME.02.056 anexos al presente).*

II. En otro orden de ideas y para efectos de lo señalado en el artículo 69-I de la LFPA, se le informa que esta COFEMER considera que la regulación propuesta podría tener un amplio impacto en la economía o un efecto sustancial sobre un sector específico, toda vez que:

- a) De acuerdo a las estimaciones realizadas por la SCT (mismas que se encuentran publicadas en su portal de internet [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)), se observa que la mayor parte de la movilización de carga en nuestro país se realiza a través del autotransporte (55.4% del total para el año 2002), superando de esta manera al transporte ferroviario (10.8%), marítimo (33.7%) y aéreo (0.1%).

Por esta razón, la regulación propuesta podría incidir de manera significativa sobre la economía mexicana, pues la movilización de productos que se realiza a través del autotransporte podría alcanzar cifras considerables. Por ejemplo, el comercio exterior mexicano, compuesto por las exportaciones e importaciones, fue de alrededor de 336,313 millones de dólares durante el 2003, lo que representó aproximadamente el 50% del producto interno bruto del país. Si se toma en cuenta que 252,488 millones de dólares fue el monto observado del comercio exterior con los Estados Unidos de Norteamérica y que gran parte de esa movilización de productos se realizó a través de dicho medio de transporte, la calidad de la regulación propuesta podría jugar un papel fundamental en la competitividad del país en los próximos años.

- b) La regulación propuesta incidirá de manera significativa sobre el sector del autotransporte, el cual, según cifras de la propia SCT (publicadas en su portal [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)), se encuentra conformado por más de 109,000 empresas (12,849 personas morales y 96,636 personas físicas en el año de 2002). En este sentido, la regulación propuesta establecería el peso y dimensiones máximas que incidirían sobre 415,847 unidades vehiculares de autotransporte federal de carga, 44,573 unidades vehiculares de pasaje y



COMISIÓN FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

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

20,424 unidades vehiculares de turismo que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

2. Cabe precisar que el experto deberá entregar sus comentarios a esta COFEMER y a la propia SCT dentro de los 40 días hábiles siguientes a su contratación, según lo señalado por el artículo 69-I de la LFPA, y que una vez recibidos los comentarios, esta 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. Los comentarios que rinda el experto deberán comprender aquellos aspectos que fueron observados en la solicitud de ampliaciones y correcciones de esta COFEMER (oficio COFEME/04/1073, de fecha 20 de mayo de 2004), poniendo especial énfasis en los siguientes puntos:
  1. Desarrollar un análisis en términos monetarios del valor presente de los costos y beneficios potenciales del anteproyecto y de las alternativas consideradas que determine los efectos de la nueva regulación sobre el sector autotransporte, destacando el impacto que tendrán los siguientes puntos:
    - a) La incidencia de la regulación propuesta en la competitividad del transporte nacional y sus efectos sobre la economía mexicana. Ello implica estimar el volumen de comercio interior y exterior que se realiza a través de este medio de transporte, los posibles costos de logística que representa la regulación propuesta, así como el impacto en el precio de los bienes de consumo final y de exportación que se deriven de posibles incrementos en los costos de operación del transporte.
    - b) Las posibles afectaciones en el abasto nacional y su impacto en las distintas zonas del país que se derivarían 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.
    - c) Señalar si la regulación propuesta resulta ser eficiente en un contexto internacional. Esto es, realizar una evaluación comparativa en el que se señalen las ventajas y desventajas de la regulación propuesta frente a la manera en que se regula en los países que son los principales socios comerciales de México, destacando su impacto sobre el sector autotransporte y sobre la planta productiva nacional de exportación.
    - d) Los costos y eficiencia derivados de sujetar el peso bruto vehicular máximo para los caminos ET4 y ET2 a los mismos pesos que aplican para los caminos tipo A4 y A2 (según se observa de las tablas 1B, 2B, 3B y 4B del anteproyecto), así como los costos que se derivan al establecer una regulación con trato diferenciado entre la descarga por eje de los distintos tipos de vehículos considerados en el anteproyecto.



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

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

- II. Determinar si la regulación relativa a los pesos y dimensiones propuesta en el anteproyecto resulta la más adecuada desde el punto de vista técnico, considerando:
- a) El daño a la infraestructura carretera y en puentes federales que se observa según la descarga por eje, detectando posibles áreas de oportunidad en las que pudiera existir un ajuste en la regulación de tal forma que se beneficie a algunos tipos de vehículos. Ello implica tomar en cuenta el efecto que tiene el trato diferenciado que se observa en la regulación propuesta para los distintos tipos de vehículos considerados en el anteproyecto, según la descarga por eje, sobre la infraestructura y en puentes federales.
  - b) Compatibilidad técnica de la regulación con los estándares internacionales observados en aquellos países que son los principales socios comerciales de México.
  - c) Un análisis sustentado con evidencia estadística sobre la inseguridad y afectaciones a la infraestructura que se observa en los caminos y puentes federales por motivo del peso y las dimensiones establecidos para los distintos tipos de unidades vehiculares.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, y 10, fracción V, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.

ATENTAMENTE

LIC. DAVID QUEZADA BONILLA  
COORDINADOR GENERAL

C.c.p. Lic. Carlos García Fernández.- Titular de la COFEMER.- Para su conocimiento.  
Lic. José Ruiz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Igual fin.  
Ing. Ali Haddou Ruiz.- Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la COFEMER.- Igual fin.