



17 OCT 17 12:29

Recibido Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/17/6048

**Acuse**

**Asunto:** Dictamen Total Final sobre el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Ciudad de México, a 13 de octubre de 2017

Mtro. Rodrigo Ramírez Reyes  
Oficial Mayor  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**Presente**

Hago referencia al anteproyecto denominado Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, así como a su respectivo formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de alto impacto con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos, remitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del Sistema Informático de la MIR el 7 de septiembre de 2017.

Posterior a la revisión realizada del anteproyecto y su formulario de la MIR, la COFEMER emitió un oficio de Ampliaciones y Correcciones con fecha del 25 de septiembre de 2017 y COFEME/17/5750, en donde se señaló a la Dependencia algunas observaciones relativas al formulario de la MIR, solicitando entre otras cosas, lo siguiente: (i) presentar en un lenguaje sencillo y claro los objetivos de la regulación, así como la problemática identificada que busca atender el proyecto regulatorio, (ii) justificar porqué la regulación propuesta es la mejor alternativa de política pública, (iii) presentar los riesgos que busca reducir la regulación y las acciones necesarias para mitigarlas o atenuarlas, así como la construcción de indicadores para monitorear las mejoras realizadas por la implementación de la regulación, (v) estimar el costo y beneficio total de la regulación y (vi) presentar indicadores de impacto para analizar el cumplimiento y aplicación de la regulación.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Al respecto, la SCT emitió el oficio de respuesta a Ampliaciones y Correcciones con número 4.2.-872/2017 de fecha 29 de septiembre de 2017, en el que indicó a la COFEMER que atendió los elementos señalados en una nueva versión del formulario de la MIR, la cual fue recibida también el 29 de septiembre de 2017. El análisis que a continuación se realizará, se hace con base en dicha versión.

La SCT indicó que la propuesta regulatoria es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal y es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados, conforme a lo señalado en los artículos Tercero, fracción II y V 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 actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (Acuerdo).

Por otro lado, es importante señalar que dada la naturaleza el anteproyecto regulatorio en cuestión, le es aplicable el artículo Octavo del Acuerdo, mismo que establece que a los actos administrativos de carácter general que emita el Titular del Ejecutivo Federal, no les resultaran aplicables las disposiciones contenidas en el Acuerdo.

En virtud de lo anterior, el anteproyecto y su respectiva MIR se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria, según lo previsto en los Artículos Tercero A de la Ley de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado del cual, según lo establecen los artículos 69-E, fracción II 69-H, y 69-J de la LFPA, y en específico del procedimiento establecido en el Acuerdo por el que se modifica el Anexo Único, Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de Impacto de Regulatorio publicado el 26 de agosto de 2010; publicado en el DOF 16 de noviembre de 2012, la COFEMER emite el siguiente:

**Dictamen Total Final**



I. Consideraciones generales.

La SCT señala que los vigentes reglamentos en materia de autotransporte no se han reformado o actualizado adecuadamente, y por ende, se dificulta su aplicabilidad y un buen cumplimiento, por lo que se requiere integrarlos en un solo marco normativo. Así la SCT propone el presente anteproyecto para actualizar la normatividad del autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares y sus funciones de inspección y vigilancia para garantizar su cumplimiento.

De acuerdo con la SCT del año 2005 al año 2015, el número de permisionarios de servicios de autotransporte de carga incremento en 44%; de igual forma, la carga transportada, creció en un 17% de 2006 a 2015; asimismo, la relación toneladas-kilómetros transportadas, presento un crecimiento del 17%, en el mismo periodo.

La SCT tiene a su cargo las atribuciones de inspección y vigilancia, por lo que con la propuesta regulatoria se incentivara a los permisionarios al cumplimiento de las disposiciones sobre peso, dimensiones y capacidad de los vehículos, para lo cual, se hará uso de sistemas tecnológicos automatizados para labores de supervisión, vigilancia y verificación de peso y dimensiones así como diferentes tipos de Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones de acuerdo a la infraestructura con la que operen. También se aumentaron los montos mínimos y máximos de las multas de las sanciones, lo que implica un mayor costo de oportunidad por incumplir la normatividad.

Existen casos similares, a nivel internacional, en los que las dependencias a cargo de la regulación del autotransporte han fusionado reglamentos, tal como lo realizó la Agencia Estatal de Madrid (2007)<sup>1</sup>, donde modificó el Real Decreto 1225/2006 con la finalidad de revisar los criterios de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La importancia de la concordancia de reglamentos, no solo se limita a la forma de transitar, también debe contemplar la verificación armónica por parte los organismos de los pesos y dimensiones de vehículos. En este sentido, la Administración Nacional de Seguridad en el Tránsito de Carreteras (por sus siglas en ingles NHTSA) y la Administración Federal de Seguridad de los Vehículos Motorizados (por sus siglas en ingles FMCSA) proponen una reglamentación conjunta para los vehículos con un peso bruto de no más de 11.793,4

<sup>1</sup> Boletín Oficial (2007). Legislación consolidada. Consultado el 7 de Octubre de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-6514>



kilogramos. Específicamente, la NHTSA propone establecer una nueva Norma Federal de Seguridad de Vehículos Motorizados que requiere que cada nuevo vehículo de pasajeros, camión, autobús y autobús escolar con un peso bruto vehicular de no más de 11,793.4 kilogramos equipado con un dispositivo limitador de velocidad. La FMCSA propone una regulación federal complementaria pero para cada vehículo comercial. Los objetivos de la norma propuesta son reducir la gravedad de los accidentes que afectan a los vehículos pesados y reducir el número de muertes.

En lo referente a la regulación de los vehículos prototipo o de diagnóstico, se utilizan para verificar que los automóviles cumplan con los estándares de los consumidores, por lo que se realizan pruebas y se diagnostican tanto en pistas cerradas como en las carreteras y caminos de uso cotidiano. En varios países como el Reino Unido<sup>2</sup>, regulan a estos vehículos, por ejemplo, no deben exceder los pesos ni dimensiones, deben tener ciertos aditamentos técnicos (lámparas, equipo de protección, color de los focos, etc.). Adicional a las condiciones técnicas del vehículo deben operar bajo ciertos estándares legales; por ejemplo en el estado de California<sup>3</sup>, los conductores deben tener licencia, se debe registrar el vehículo y obtener unas placas del Estado, una aprobación de la operación mediante del CARB<sup>4</sup> y solo debe ser operado por la empresa, distribuidora o sus empleados.

Con base en lo anterior, la SCT presenta el proyecto del "Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares", el cual surge para dar mayor seguridad normativa al transporte de personal y de carga, así como regular a los vehículos de diagnóstico, mediante la verificación de los pesos y dimensiones así como el cambio de los requisitos de tarjeta de circulación y placas a un orden federal.

## II. Problemática y objetivos generales.

La SCT señala que el anteproyecto tiene como objetivo general: actualizar la normatividad del sector de autotransporte federal, privado y servicios auxiliares así como su correcta inspección y vigilancia para garantizar el cumplimiento de derechos y obligaciones de los particulares. Con los siguientes objetivos específicos: (i) la

<sup>2</sup> UK Department for Transport. Prototype road vehicles-construction requirements. Consultado el 9 de octubre de: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/462568/Information\\_Sheet\\_Prototype\\_Vehicles.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/462568/Information_Sheet_Prototype_Vehicles.pdf).

<sup>3</sup> Test, Prototype, and media Evaluation Vehicles (2013). State of California, Department of Motor Vehicles. Consultado el 9 de Octubre de: <https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/c68c9291-af03-43a4-9dcb-e2e52e77c7b/13vin04.pdf?MOD=AJPERES>.

<sup>4</sup> Junta de Recursos del Aire de California (en inglés California Air Resources Board).



fusión del "Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares" y el "Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal", (ii) subsanar el vacío legal con la actualización de los trámites y requisitos del sector y así evitar prácticas discrecionales en su aplicación, (iii) fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia y (iv) incremento de los montos máximos y mínimos para multas.

Las problemáticas identificadas se relacionan con cada tipo de objetivo, pues la SCT indicó que debido a la dispersión normativa que existe con los dos reglamentos, ha dificultado la aplicación de la normatividad a efecto de garantizar su cumplimiento. Por otro lado, en relación a los trámites aplicados, actualmente existen trámites que tienen fundamentos jurídicos distintos a los reglamentos, los cuales son susceptibles a actos discrecionales, otra problemática identificada se relaciona con las atribuciones de la SCT, pues el incremento de la flota vehicular supera la capacidad para regular el sector y aunado a ello no existen procedimientos claros para la imposición de sanciones, por lo que de no cumplirse con todos los requisitos de legalidad, los actos son sujetos a impugnación por los permisionarios y finalmente la SCT indicó que los montos actuales de multas no están realizando su papel disuasorio debido a su baja cuantía.

Derivado de la información presentada por la SCT y con base en el análisis que incorporan a la MIR, se considera adecuado la motivación de la regulación, toda vez que con la fusión de dichos instrumentos normativos permitirá que la Dependencia cuente con mayores elementos a su favor que le permitan realizar la inspección y aplicación de la regulación adecuadas.

### III. Posibles alternativas de la regulación.

La SCT relativo a las alternativas que fueron evaluadas para resolver la problemática antes planteada, las siguientes:

- Alternativa 1. No emitir regulación alguna.

Dicha alternativa impediría que los permisionarios del autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, de empresas fabricantes y armadoras de vehículos y conductores se beneficien de los cambios propuestos en la regulación. Por otro lado, en lo que respecta a las multas actuales, debido a su nivel, genera mayores costos operativos debido a su baja cuantía y al bajo número de infracciones impuestas.



Alternativa 2. Esquemas de autorregulación.

La Dependencia considera que dicha alternativa no es viable debido a que desde su promoción en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, se estableció en su numeral 10.4 relativo a la Verificación, la posibilidad de autorregulación, específicamente para los vehículos de carga, lo anterior, con la debida aprobación de la SCT, en donde los transportistas debían de contar dentro de su proceso de embarque, las básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones para dar cumplimiento a dicha norma. Adicionalmente, dicha figura de autorregulación fue ratificada en la NOM-012-SCT-2-2014, vigente al momento de realizar éste análisis; sin embargo, la SCT indica que a la fecha no se cuenta con ninguna solicitud de autorización de autorregulación por algún permissionario. Por lo que la SCT, considera que se deben de generar nuevas alternativas para dar cumplimiento a la normatividad en materia de pesos y dimensiones.

*M A*

Por otro lado, respecto a las razones que fueron consideradas para que la propuesta regulación presentada es la mejor propuesta de política pública, la SCT señala que la regulación permitirá:

- (i) armonizar las disposiciones legales contenidas en los dos reglamentos,
- (ii) la incorporación de trámite de baja vehicular ante la SCT como una de las obligaciones para la población objetivo, la cual garantizará la estandarización de requisitos para su otorgamiento, reduciendo la probabilidad que se presenten prácticas discrecionales,
- (iii) desregular el trámite para la expedición de permiso para el transporte privado de personas como de carga, debido a que se eliminan los requisitos de presentar las placas y tarjetas de circulación de autoridades locales, para la obtención de permisos federales,
- (iv) expedir el trámite sobre placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico que permitirá a los interesados realizar dicho trámite con requisitos particulares,
- (v) el establecimiento de los requisitos para la expedición de permisos y alta de vehículos adicionales, para prestar servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo en sus distintas modalidades, y así evitar prácticas discrecionales,
- (vi) simplificar y actualizar los requisitos para la obtención de la licencia federal de conductor y para garantizar su debido cumplimiento, incorporar en la propuesta las causales de cancelación y suspensión,



- (vii) incluir un procedimiento claro para ejercer las atribuciones de inspección y vigilancia incorporando para ello, sistemas dinámicos de peso y dimensiones vehicular que auxilien a los funcionarios encargados de dicha tarea en la determinación de faltas a la normatividad en la materia, y
- (viii) actualizar los montos mínimos y máximos en las multas establecidas.

Asimismo, en relación con el análisis que presenta la Dependencia sobre cómo se encuentra regulada la problemática en otros países, la SCT analizó los casos en los Estados Unidos y Canadá (Ver Tabla 1).

Tabla 1. Experiencia Internacional sobre la implementación de la problemática identificada.

País	Regulación en materia de pesos y dimensiones máximas	Regulación de licencias
Estados Unidos de América	<p>El responsable del manejo de la normatividad es el Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés).</p> <p>Para la implementación de la regulación cuenta con dos agencias, la Administración Federal de Autopistas (FHWA) y la Administración de seguridad del Autotransporte Federal (FMCSA).</p> <p>La FHWA es la responsable de establecer los pesos y dimensiones y dicha regulación aplica únicamente a carreteras de jurisdicción federal; mientras que la FMCSA regula las horas máximas de manejo, equipamiento de los vehículos, registro de licencias, entre otros.</p> <p>Los Estados desempeñan un papel relevante para regular los máximos en pesos y dimensiones, así como para supervisar, verificar y vigilar los centros de pesaje.</p> <p>En los centros de pesaje y especialmente en la implementación de nuevas tecnologías, así como en los pesajes dinámicos, participa estableciendo normas el FMCSA como representante del gobierno</p>	<p>En lo que respecta a las licencias comerciales, éstas son reguladas a nivel federal por la Administración de Seguridad de Autotransporte de Departamento de Transporte (USDOT) que tiene como función establecer las normas mínimas de calificación para su obtención y sus requisitos las cuales son emitidas por los Estados.</p> <p>Existe un Código de Regulaciones Federales, que contiene un apartado sobre las regulaciones que deben de cumplir los interesados para obtener una licencia de conducir comercial en función del tipo de comercio en el que operan.</p> <p>Las personas que tienen una licencia de conducir comercial</p>

MA



País	Regulación en materia de pesos y dimensiones máximas	Regulación de licencias
	federal, los departamentos estatales de transporte y la policía estatal en los procesos de vigilancia y supervisión.	deben de aprobar la evaluación médica del USDOT.
Canadá	<p>Existe un sistema federal con importante atribuciones para las Provincias, pero a diferencia de los Estados Unidos, el gobierno federal no tiene una función normativa, sino que ésta recae en las Provincias.</p> <p>El gobierno federal establece recomendaciones para armonizar los pesos y dimensiones a través de Memorándum de Entendimiento y son las Provincias a través de los Consejo de Ministros de Transporte quienes deciden si implementan las recomendaciones del ámbito federal.</p> <p>La atribución de vigilancia y supervisión recae totalmente en las Provincias</p> <p>No existe distinción de rutas federales o locales en materia de pesos y dimensiones, lo anterior debido a que la red carretera de ámbito federal apenas representa el 3% del total de carreteras en Canadá</p>	<p>Licencia de transporte a larga distancia, cuya obtención depende de las Provincias quienes son encargadas de emitirlas.</p> <p>Las Provincias regulan los requisitos para la obtención de la licencia de transporte a larga distancia.</p>

*MA*

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la SCT.

Derivado del análisis realizado de la información presentada por la SCT, se considera que las dos alternativas presentadas (*statu quo* y autorregulación) no cuentan con los elementos adecuados para ser considerados una opción de política pública. Adicionalmente, la COFEMER considera que los elementos presentados para justificar la fusión de los dos reglamentos permitirán diversos beneficios a los particulares como los ya señalados por la Dependencia. No se omite señalar, que la SCT realizó un esfuerzo importante en explicar la experiencia internacional y aunque, como se puede observar, la regulación propuesta a diferencia de la experiencia internacional busca centralizar la aplicación de la regulación del autotransporte federal, estos pueden ser



considerados para modificaciones futuras. Por lo anterior, la COFEMER considera que el análisis realizado en ésta sección cumple con los requerimientos solicitados.

**IV. Impacto de la regulación.**

**A) Análisis de riesgos.**

Respecto al apartado de riesgos, la SCT hace mención a tres tipos de riesgos en materia de seguridad que podrían ser mitigados o prevenidos con la implementación de la regulación.

**B) Acciones regulatorias del análisis de riesgo.**

En relación con las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo, la SCT señaló las siguientes dos acciones regulatorias.

*M/A*

Tabla 2. Acciones regulatorias para mitigar o reducir los riesgos identificados.

Acción implementada.	Indicador de impacto.	Situación esperada con la implementación de la regulación.	Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción.
Aumento de los montos de multas por violaciones a la normatividad de peso y dimensiones.	Porcentaje de accidentes en vías de jurisdicción federal en que participan vehículos doblemente articulados. Formula: $\frac{\text{Total de accidentes de vehículos de autotransporte federal doblemente articulados}}{\text{Total de accidentes de autotransporte federal}}$	Disminución de la participación de vehículos doblemente articulados involucrados en accidentes.	El riesgo de accidentes se disminuirá incentivando el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones.
Fortalecimiento de las atribuciones de inspección	Tasa de crecimiento de inversión anual en	Cumplimiento a la normatividad de peso y	Coadyuvar en la disminución del ejercicio



Acción implementada.	Indicador de impacto.	Situación esperada con la implementación de la regulación.	Justificación de como se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción.
y vigilancia del cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones.	mantenimiento correctivo y/o preventivo en la infraestructura de vías generales de comunicación. Fórmula: Tasa de crecimiento de inversión anual t-1	dimensiones.	del presupuesto de la SCT en inversión para mantenimiento de la infraestructura de vías generales de comunicación, derivado de un mayor cumplimiento de la normatividad en materia de peso y dimensiones por parte de los permisionarios.

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

La COFEMER considera que la SCT realizó un gran esfuerzo para identificar las acciones regulatorias contenidas en la propuesta regulatoria y presentó los indicadores para monitorear y evaluar la evolución de la problemática, por lo que con esto se da por atendido la información solicitada en ésta sección.

C) Análisis de cargas administrativas.

La SCT en este apartado identificó y justificó en su caso, si la emisión del instrumento regulatorio crea, modifica o elimina trámites federales, generando posibles cargas administrativas, por lo que la COFEMER toma nota del nuevo trámite denominado "Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos diagnóstico" que pretende crear la Secretaría con la emisión de la presente regulación, que impactará a las empresas fabricantes o armadoras. Así como, la modificación al trámite "Expedición de permisos con placas metálicas de identificación a vehículos de transporte privado para carga y personas" que impactará a los permisionarios de transporte privado de personas y de carga.

No se omite señalar que la información referente a los trámites inscritos o sujetos a inscripción en el Registro Federal de Trámites y Servicios, que se modifique o genere con motivo de la publicación del anteproyecto en el DOF, deberá ser notificada a esta Comisión dentro de los diez días hábiles siguientes a la entrada en vigor del referido anteproyecto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo de la LFPA.

MA



D) Análisis de acciones regulatorias.

Respecto al presente apartado en el formulario de la MIR, la SCT seleccionó las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que restringen la competencia o promueven la eficiencia en el mercado, así como a las que atienden o mitigan una situación de riesgo. Para lo cual, presentó su información de la siguiente forma:

Tabla 3. Análisis de acciones regulatorias.

Disposiciones en la materia	Artículos aplicables
Establecen requisitos.	4-A, 4-B, 7, 9, 10, 10 BIS, 17-A, 17-B, 17-D, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 42-B, 43, 46-E, 49, 50, 53, 54, 55, 88, 89, 89 Bis, 90, 90-A, 93-D, 93-E, 93-G, 97, 102, 106, 107, 108 y 112.
Establecen sanciones.	92, 93, 104 116, 117, 118, 119 y 120.
Establecen restricciones.	18.
Establecen obligaciones.	4, 4-B, 5, 17-C, 23, 52, 56, 79, 83, 100, 101, 102, 103, 105, 109 y 110.
Condicionan un beneficio.	12-A y 121.
Establecen o modifican estándares técnicos.	98 y 99.
Otras.	1, 2, 91, 104, 111, 113, 114, 115, 122, 123, 124, 126, 127.

M/A

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la SCT.

Al respecto, la COFEMER considera que la dependencia presentó con la información necesaria sobre las acciones regulatorias que derivan de la emisión del anteproyecto y por tanto cumple con lo solicitado en ese apartado.



E) Análisis de impacto en la competencia.

Por lo respectivo al presente apartado, se advierte que el presente anteproyecto fue notificado a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) a través de correo electrónico enviado el 13 de septiembre de 2017, a efecto de que esa Comisión brindara su opinión respecto de sus posibles efectos en la competencia y libre concurrencia del mercado, en el ámbito de sus atribuciones; lo anterior, con fundamento en el artículo 9 del Acuerdo por el que se modifica el Anexo Único, Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio<sup>[1]</sup>.

Al respecto, es necesario mencionar que de conformidad con lo indicado en la Cláusula Tercera, inciso a) del Convenio Modificatorio al Convenio de colaboración celebrado el 23 de septiembre de 2013 entre la Comisión Federal de Mejora regulatoria y la Comisión Federal de Competencia Económica, en el análisis de aquellas MIR de alto impacto e impacto en la competencia (como es el caso del formulario que acompaña al anteproyecto en comento), la COFECE cuenta con veinte días hábiles a partir del día hábil siguiente en que la COFEMER haya recibido el anteproyecto a través del portal electrónico de la MIR (SIMIR) para en su caso emitir las consideraciones u opiniones pertinentes. Al respecto, en apego a dicho Convenio, no se omite informar que al día de hoy no se ha recibido pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito por parte de la COFECE, por lo que se materializa el supuesto indicado en la Cláusula Tercera inciso a) del Convenio previamente citado, que entre otras cosas, a la letra establece que "concluidos los plazos señalados en los párrafos anteriores sin que la 'COFECE' haya emitido consideraciones en materia de libre concurrencia y competencia a través de oficio o vía electrónica, se entenderá que ésta no emite pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito"<sup>[2]</sup>. No obstante, si este Órgano Desconcentrado recibe dicha

MA

<sup>[1]</sup> Publicado en el DOF el 22 de diciembre de 2016.

Cabe señalar que dicha cláusula establece, de acuerdo con el tipo de formulario MIR que acompañe al anteproyecto, los siguientes plazos:

- i. MIR de Alto Impacto con análisis de impacto en la competencia, un plazo no mayor a 20 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente en que la COFEMER notifique del anteproyecto a la COFECE.

Asimismo, en caso de que la COFECE solicite mayor información a la COFEMER, dichos plazos empezarán a contar a partir del día siguiente en que la COFECE reciba la información requerida.



opinión en lo subsecuente, ésta será integrada al expediente del anteproyecto y se le hará llegar para los fines a que haya lugar, a propósito de que este Órgano Desconcentrado emite el dictamen correspondiente.

Por lo que respecta a la SCT, el 13 de octubre de 2017 remitió información oficial mediante oficio 4.2-897/2017 de fecha 9 de octubre de 2017 con el objetivo brindar información a la pregunta 13. Justifique las acciones regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado del apartado D. Análisis de impacto en la competencia del formulario de la MIR, por lo que el análisis que realizó la SCT se resume en la siguiente tabla:

Tabla 4. Análisis de impacto en la competencia.

Indique la acción que considera podría restringir la competencia	Artículos aplicables	Describa como la acción restringe la competencia	Justifique la necesidad de la acción
Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico.	ARTÍCULO 4-B.- Los vehículos que transiten por las carreteras federales con el exclusivo objeto de ser trasladados de un lugar a otro dentro del territorio nacional, deberán estar provistos de placas de traslado destinadas a su identificación, expedidas por la Secretaría.	La inclusión del trámite para la expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico promueve la libre competencia entre fabricantes, armadores e importadores de vehículos; en razón de que cualquier interesado que cumpla la totalidad de los requisitos puede obtener las placas señaladas en la Norma Oficial Mexicana "NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques,	Dicha inclusión se realizó derivado de la necesidad planteada por la industria automotriz quienes en su momento manifestaron la importancia de portar placas metálicas de identificación en vehículos nuevos que requieren ser diagnosticados durante su tránsito por caminos de jurisdicción federal, ya que de conformidad con el artículo 85 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal para que un vehículo automotor, así como remolque o semirremolque pueda transitar en las vías federales, debe estar provisto de placas debidamente colocadas y

MA



Indique la acción que considera podría restringir la competencia	Artículos aplicables	Describa como la acción restringe la competencia	Justifique la necesidad de la acción
		<p>semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba".</p> <p>Conforme lo anterior, los vehículos que porten placas de diagnóstico, podrán circular por caminos y puentes de jurisdicción federal, siempre que cumplan los máximos permitidos de peso bruto vehicular y dimensiones autorizadas que se establezcan en la norma correspondiente, de acuerdo al tipo y clase de vehículo respecto de la clasificación de camino por el que transite y deberán ostentar en los costados la leyenda: "Vehículo de Diagnóstico".</p> <p>Aunado a lo anterior, existe, la restricción de que los vehículos de diagnóstico puedan darse de alta al</p>	<p>claramente legibles, por lo que de no atender la obligación será sancionado conforme al artículo 86 de dicho ordenamiento legal.</p> <p>Sin embargo, la limitación de circulación previo cumplimiento de la normatividad en materia de peso y dimensiones y la prohibición expresa de prestar el servicio con estas unidades, tiene dos objetivos principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que la SCT tenga la certeza de que los vehículos de diagnóstico cumplen con las especificaciones técnicas y de seguridad que se señalan en la normatividad aplicable.</li> </ol> <p>Garantiza que no se lleve a cabo competencia desleal en razón de que tanto los permisionarios prestadores de servicio público como del transporte privado, deben de cumplir mayores requisitos para incorporarse al servicio con el objeto de abonar a la seguridad cuando circulen por vías de</p>

*MA*



Indique la acción que considera podría restringir la competencia	Artículos aplicables	Describa cómo la acción restringe la competencia	Justifique la necesidad de la acción
		amparo de un permiso o autorización especial previstos en la normatividad aplicable y en consecuencia no podrán, sin excepción alguna, prestar el servicio público o realizar transporte privado en cualquiera de sus modalidades.	jurisdicción federal.

*MA*

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Con la información señalada por la SCT, la COFEMER considera que se realizó un esfuerzo importante por identificar en la regulación el efecto que podría implicar la autorización específica, la cual desde el punto de vista de la COFEMER establece los nuevos requerimientos para la realización de la expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico.

F) Análisis costo-beneficio.

- De los costos

Respecto al "análisis de costo", la SCT presenta en la MIR dos tipos de costos. El primero se relaciona con el costo para obtener placas metálicas de identificación para un vehículo nuevo de diagnóstico, para circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal y que se integra por los siguientes conceptos: (i) suscripción de convenio anual \$141.60 pesos mexicanos; (ii) expedición de juego de placas metálicas \$705.00 pesos y (iii) renta mensual de placas por \$856.00 pesos mexicanos que dan un total de \$1,702.60 pesos mexicanos por unidad; teniendo un monto anual de \$11,118.60 pesos mexicanos que multiplicado por 22 agentes económicos (armadoras) que tendrán que pagar dicho costo por la obtención de placas metálicas de diagnóstico, se obtiene un costo total de \$244,609.2 pesos mexicanos (Ver siguiente tabla).



Tabla 5. Costo del trámite de las placas de diagnóstico.

Placa metálica para vehículos	Agentes económicos	Costo unitario	Costo total
De diagnóstico	22	\$11,118.60	\$244,609.2

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Mientras que el segundo costo, se refiere al costo para la expedición del permiso y alta vehicular de unidades para el transporte privado de personas o carga compuesto por: (i) pago de derechos a la federación \$1,801.82 pesos mexicanos y (ii) verificación federal de emisiones contaminantes \$301.96 pesos mexicanos, teniendo un total de \$2,103.78 pesos mexicanos, esto multiplicado por el total de permisionarios o concesionarios que estima la SCT que afectará la regulación que fue de 78,686, se tiene un costo total para la expedición del permiso y alta vehicular de \$165,538,033.08 pesos mexicanos (Ver siguiente tabla).

Tabla 6. Costo del trámite de las placas de transporte privado de carga o personal.

Placa metálica para vehículos	Agentes económicos	Costo unitario	Costo total
De transporte privado	78,686	\$2,103.78	\$165,538,033.08

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Finalmente del análisis antes presentado, se tiene que el costo global de la regulación por concepto de placas de diagnóstico, más el costo la expedición del permiso y alta vehicular, se cuenta con un costo global de \$165,782,642.28 pesos mexicanos por la implementación de la regulación.

- De los beneficios

Los beneficios de la regulación fueron estimados por la SCT como el costo de oportunidad de no incurrir en infracciones por motivo de que con la regulación, los vehículos ya no tendrían infracciones por circular en vías federales. En ese sentido, se estimó que el monto de una infracción promedio asciende a \$2,566.93 pesos mexicanos y suponiendo que existen dos reincidencias por motivo de infracciones al año, se tiene que el costo anual sería de \$5,133.86 pesos mexicanos. Por otro lado, el segundo tipo de beneficio, se relaciona con otorgar placas de autotransporte federal a los vehículos utilizados para el transporte privado de personas o carga, contribuyendo a la desregulación (permiso y verificación de emisión de contaminantes), es decir, sólo tendrían



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

que realizar un solo pago conforme a los establecido en la Ley Federal de Derechos y estarían dejando de pagar adicionalmente a las Entidades Federativas, en promedio la cantidad de \$3,292.83 pesos mexicanos. (Ver la siguiente tabla).

Tabla 7. Beneficio medido por el costo de oportunidad generado por concepto de la no infracción y desregulación de costos locales.

Beneficio por portar placas	Agentes económicos	Sanciones o pagos adicionales	Beneficio
De diagnóstico	22	\$5,133.86	\$112,944.92
De transporte privado	78,686	\$3,292.83	\$259,099,621.38
Beneficio global			\$259,212,566.30

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Finalmente del análisis antes presentado, se tiene que el beneficio global de la regulación sería de \$259,212,566.30 pesos mexicanos.

- De la justificación que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos

De los apartados anteriores se obtiene que:

*Costo global de la regulación sería: \$165,782,642.28 pesos mexicanos*

*Beneficio global de la regulación: \$259,212,566.30 pesos mexicanos*

Por lo que, la COFEMER de acuerdo a la información presentada observa que el beneficio neto de la regulación sería de \$93,429,924.02 y concluye que los beneficios de la regulación serían superiores a sus costos.

#### V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta y evaluación de la propuesta.

En el apartado correspondiente de la MIR, la SCT estipuló que la forma de implementar la regulación será mediante (i) fusión de los reglamentos, (ii) definición de trámites y servicios para poder aplicar la regulación de forma adecuada, (iii) fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia y, (iv) incremento de los montos mínimos y máximos en las multas aplicadas. En ese mismo sentido, para asegurarse de la inspección y verificación de la regulación, la SCT designará a los servidores públicos en los centro Fijos de Verificación de Peso y Dimensione o al Centro de Control, quienes contarán con elementos tecnológicos para auxiliarse en el



cumplimiento de sus funciones y reducir los niveles de discrecionalidad en la aplicación y supervisión de la regulación.

Asimismo, con el objetivo de tener elementos estadísticos para monitorear el avance en el cumplimiento de la regulación, la SCT ha señalado que utilizará estadísticas de las siguientes fuentes: (i) anuario estadístico de accidentes en carreteras federales, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte y, (ii) presupuesto de egresos de la federación. Adicionalmente, ha diseñado los siguientes dos indicadores para dar el seguimiento y evaluación a la propuesta regulatoria (Ver tabla siguiente).

Tabla 8. Indicadores de impacto.

Indicador	Definición del indicador	Unidad de medida	Método de cálculo	Valor
Accidentalidad	Disminución de la participación de los vehículos doblemente articulados, en accidentes de autotransporte federal	Porcentaje de crecimiento de accidentes anuales (A)	$A = \frac{\text{Total de accidentes de vehículos doblemente articulados}}{\text{Total de accidentes de autotransporte federal}} \cdot 100$	Porcentaje
Daño de pavimentos	Disminución de la inversión destinada a la conservación de las vías generales de comunicación	Tasa de crecimiento de inversión anual en t-1 (I)	$I = \frac{\text{Total de inversión anual del ejercicio 2018}}{\text{Total de inversión anual del ejercicio 2017}} \cdot 100$	Tasa

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Con base en lo anterior, la COFEMER considera atendido el presente apartado, debido a que la Secretaría señaló adecuadamente el mecanismo de implementación de la regulación, su verificación y vigilancia, así como los indicadores que servirán para su monitoreo y evaluación.



VI. Consulta pública.

La SCT estipuló que circuló el borrador de la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, así como la fusión en dicho reglamento del contenido del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como la abrogación de este último, entre las principales cámaras y asociaciones que agrupan a los prestadores de servicios de autotransporte federal de personas y de carga, y transporte privado.

Por otro lado, es importante señalar, a la Dependencia que 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 con lo dispuesto en el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de ello, la COFEMER recibió comentarios de particulares interesados en emitir su opinión y sugerencias sobre el contenido del anteproyecto, mismos que se incluyeron en el portal electrónico de la COFEMER, los que pueden consultarse en la siguiente dirección electrónica:

<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20668>

Al respecto, la COFEMER recibió comentarios y sugerencias de particulares, como se muestra en la tabla siguiente, las cuales fueron atendidas en su totalidad por la SCT mediante información adicional enviada por la Dependencia el 13 de octubre de 2017, misma que se incluyó en el expediente del anteproyecto como "Anexo 1 Respuesta a comentarios RAFSA" y "Anexo 2. Comité Nacional de Grúas":

Tabla 9. Comentarios al anteproyecto.

Remitente	Dependencia	Respuesta de la SCT
Mtro. José Refugio Muñoz López.	Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)	Brindó respuesta respectiva al particular.
Ing. Raúl Barrón Arellano.	Comité Nacional de Grúas de Arrastre, Arrastre, Salvamento y Depósito de Vehículos.	Brindó respuesta respectiva al particular.

Fuente: Elaboración propia.

Por lo expresado con anterioridad, la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total que surte efectos de un Dictamen Final de acuerdo con lo previsto en los artículos 69-J de la LFPA y 6, fracción I y último párrafo del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Por lo que puede continuar con las formalidades correspondientes ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal (CJEF), conforme al procedimiento establecido en el ACUERDO por el que se emiten los Lineamientos para la elaboración, revisión y trámite de Reglamentos del Ejecutivo Federal, publicado en el DOF el 2 de diciembre de 2004.

La presente valoración se emite sin perjuicio de la opinión que, en su caso, emita la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, por tratarse de un anteproyecto que se someterá a consideración del Titular del Ejecutivo Federal.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI, XXXVIII y penúltimo párrafo y 10 fracción VI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*; así como el Artículo Primero, 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,

Dr. Marcos Santiago Avalos Bracho

Coordinador General

