



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/18/2143

ACUSI

Asunto: Dictamen Total (No Final) respecto del anteproyecto denominado "Aviso: Por el que se les informa a todos los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga el procedimiento de trámite que deben observar, para que de conformidad con lo que establecen los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, concluyan el trámite ante esta Secretaría para obtener la Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado."

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES 16:35
★ 04 JUN. 2018 ★
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO

Ciudad de México, 31 de mayo de 2018

MAP. Rodrigo Ramírez Reyes
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado Aviso: Por el que se les informa a todos los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga el procedimiento de trámite que deben observar, para que de conformidad con lo que establecen los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, concluyan el trámite ante esta Secretaría para obtener la Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Regulatoria (CONAMER)¹ a través del portal electrónico de la MIR², el día 22 de mayo de 2018, cabe señalar que la SCT envió una primera versión del anteproyecto y su MIR el día 9 de mayo de 2018, a la entonces Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER).

Sobre el particular, con fundamento en los artículos Tercero, y Cuarto 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 los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo* (Acuerdo Presidencial), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de marzo de 2017, la SCT aludió la fracción V, *es decir que los beneficios aportados por el acto administrativo de carácter general, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros sean superiores a los costos de cumplimiento de los particulares*, para lo cual agregó la siguiente justificación:

Derivado de la publicación de la NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal la cual establece en sus numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 que las configuraciones de tractocamión doblemente articulado previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" y que resulta necesario plantear un aviso mediante el cual se den a conocer a los permisionarios de autotransporte federal los pasos a seguir a efecto de obtener la Autorización Expresa. Así mismo la Asamblea General de las Naciones Unidas emitió una declaratoria para alentar a los Estados miembros a sumarse a un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, formulado por el grupo de colaboración de Seguridad Vial de Naciones Unidas, donde se proponen estrategias y acciones para alcanzar la meta de disminuir al 50% los heridos y víctimas

¹DECRETO por el que se expide la Ley General de Mejora Regulatoria y se derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo Ley general de Mejora Regulatoria/Diario Oficial de la Federación 18 de mayo de 28.

“...Transitorios

Décimo. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, la Comisión Federal de Mejora Regulatoria se denominará Comisión Nacional de Mejora Regulatoria...”

² www.cofemersimir.gob.mx

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

mortales por percances viales en diez años. Los elevados costos que producen los accidentes carreteros hacen prioritario implementar medidas de seguridad que reduzcan de manera significativa la pérdida de vidas humanas, así como los gastos derivados de los recursos materiales dañados o pérdidas en los accidentes. Hoy en día, existe gran diversidad de medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial en carreteras, sin embargo; los recursos disponibles no son suficientes como para implementar todas las necesarias en todos los sitios referidos como "peligrosos". Por tanto, deben tomarse decisiones con relación a qué medidas implementar y en qué lugares específicos. Para ello, es necesario justificar la selección a través de la evaluación de sus beneficios y costos o su costo-efectividad, de tal forma que con las medidas seleccionadas se maximicen los beneficios en términos de la salud pública y se minimicen los costos derivados de los accidentes carreteros."

Aunado a lo anterior, y del análisis de los preceptos jurídicos indicados por la SCT en el anteproyecto regulatorio en el proemio y los considerandos de los que emana la propuesta regulatoria, esta Comisión destaca lo siguiente:

El Artículo 5°, fracción VI de la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal, faculta a la SCT a expedir Normas Oficiales Mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares, en consecuencia el 26 de diciembre de 2017, se publicó la Norma Oficial Mexicana NOM-012-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, instrumento que prevé el *procedimiento de trámite para obtener la Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal* las cual prevé en sus numerales 61.2.1.1, y 6.2.1.4.2, con lo que se da cumplimiento cabal al contenido previsto en la fracción II del Artículo Tercero, es decir que *Con la expedición del acto administrativo de carácter general, la dependencia cumpla con una obligación establecida en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal.*

En virtud de lo anterior, el anteproyecto y su MIR quedaron sujetos al Procedimiento de Mejora Regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos Quinto y Sexto del Acuerdo Presidencial, así como 69-E, 69-G, 69-

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

H, primer párrafo y 69-I de la LFPA, y artículo Transitorio Octavo³ de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR) en el esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN TOTAL

I. CONSIDERACIONES GENERALES

Los gobiernos crean y emiten la regulación para alcanzar un objetivo de política pública, por ejemplo, proteger la vida, minimizar el impacto de la actividad económica en el medio ambiente o informar a los consumidores. Las regulaciones bien diseñadas y de alta calidad no sólo podrían ayudar a alcanzar estas metas, sino que también generan más beneficios que costos para la sociedad.

El transporte por vía terrestre es el modo más importante en México, en términos de producción, volumen y empleo, de acuerdo con el estudio Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) denominado *Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México*, publicado en 2017⁴, más de la mitad del valor del comercio internacional de México se realiza por vía terrestre, la mayor parte del mismo en la frontera con Estados Unidos, asimismo indica que los instrumentos regulatorios más importantes para el transporte terrestre se relacionan con seguridad, dimensiones de peso y tamaño, la importación de vehículos usados y las emisiones.

Ha sido la OCDE y su Consejo sobre Política y Gobernanza Regulatoria quien ha reconocido la necesidad de contar con regulaciones que sean adecuadas para objetivos de política pública a fin de revisar de forma sistemática el inventario de regulaciones con base en metas de política pública claramente definidas, incluidos los costos y beneficios, a fin de asegurar que las regulaciones estén actualizadas, justifiquen sus costos, sean rentables y consistentes, y cumplan con los objetivos de política pública planteados, en consecuencia el análisis encuentra diversos desafíos regulatorios, en el caso del transporte terrestre, la reforma regulación relativa a los

³ "...Artículo Transitorio Octavo. Las manifestaciones de impacto regulatorio presentadas por las autoridades federales con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán concluidas conforme a las disposiciones aplicables vigentes a la fecha de su presentación.

⁴ <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Resumen-Regulacion-Transporte-Mexico.pdf/pp/5-6>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

límites de pesos y dimensiones debe basarse en evidencia empírica y en una indicación clara de que los beneficios de cualquier restricción regulatoria son muchos más que los costos potenciales.

En virtud de lo anterior, y apoyado en el análisis de la MIR, la CONAMER considera que el anteproyecto fomenta certeza jurídica entre los permisionarios sujetos a la NOM-012-SCT-2, *Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, promoviendo el beneficio de contar con información oportuna para la gestión del trámite de Autorización expresa para que circulen los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado ante la SCT, promoviendo medidas de seguridad para los transportistas y público en general.

II. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN

En el numeral 2 del formulario de la MIR relativo a la problemática que da origen al anteproyecto, la SCT centró su justificación en lo siguiente:

“Atendiendo a que la NOM-012-SCT-2-2017, establece los requisitos técnicos, de seguridad y de operación para la obtención de la Autorización Expresa; sin embargo, al omitir señalar los lugares, los horarios de atención al público, los requisitos para la recepción de documentos, resulta necesario generar el Aviso respectivo, a efecto de especificar las directrices y lineamientos bajo los cuales los interesados obtendrán dicho trámite. El fundamento básico para que haya certeza jurídica y sea predecible la aplicación de la ley, radica en que los ciudadanos tengan la seguridad de que la norma se hará cumplir y que éstos conozcan los criterios básicos bajo los cuales se aplicará. De no contarse con el Aviso objeto de la presente MIR, impacta negativamente en los niveles de certeza jurídica de los permisionarios toda vez que se verían imposibilitados para tramitar en tiempo y forma ante la autoridad, la Autorización respectiva.”

De la problemática detectada expuesta por la SCT, esta Comisión destaca lo siguiente:

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

- Se debe precisar directrices y lineamientos de gestión del trámite, porque actualmente no hay información al respecto, debido a que la NOM-012-SCT-2, no lo detalla.
- Es necesario dar a conocer lugares y horarios de atención para gestionar la Autorización prevista en la NOM.

En ese contexto, esa Secretaría incluyó en el formulario de la MIR los objetivos regulatorios que pretende lograr con la finalidad de subsanar la problemática expuesta, indicando lo siguiente:

- Dar a conocer el procedimiento de trámite que deben observar todos los permisionarios que cuenten con un permiso único de autotransporte federal de carga y de Transporte Privado de carga y que pretendan acogerse al beneficio de obtener una Autorización Expresa para circular en configuraciones de tractocamión doblemente articulado por caminos de jurisdicción federal.
- Establecer e informar los requisitos, lugares y horarios de atención, el formato para la solicitud del trámite por parte del permisionario.
- Instruir la forma en que deberá realizarse el trámite (presencial).

Al respecto, la CONAMER considera que los objetivos propuestos son coincidentes con la problemática expuesta, debido a que se establece de manera puntual que la propuesta regulatoria, entre otras cosas, tiene por objeto establecer certeza jurídica entre los particulares sujetos a la NOM-012-SCT-2-2017, y que deban gestionar el trámite de Autorización expresa para que circulen los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado, por lo que se da por atendida la sección de la MIR en comento.

III. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

En relación al numeral 4 de la MIR, relativo a que la Dependencia u Organismo Regulador, señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación, la SCT incluyó la siguiente información en la MIR:

- No existe otra alternativa, La situación actual del Autotransporte Federal es que derivado de la publicación de la NOM-012-SCT-2-2017 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en DOF de fecha 26 de diciembre de 2017, no se cuenta con los parámetros que permitan a los interesados efectuar el trámite para cumplir la Norma en comentario.
- Se desconoce claramente los tiempos, requisitos y demás pormenores relativos a la operación. En ese sentido se tiene dos alternativas, una la publicación del aviso y la otra la no publicación del mismo.

Además de lo anterior, la SCT señaló que en caso de no publicarse el Aviso propuesto se dejarían en completo estado de indefensión a los permisionarios de Autotransporte Federal al no especificarles claramente, los requisitos, lugar y horario de atención para tramitar la Autorización Expresa, y que por el contrario de publicarse el presente Aviso, los beneficios que tendrán los permisionarios, serán conocer de manera clara y precisa, cuáles son los requisitos, lugar y horario de atención para realizar el trámite. Es de destacar que el trámite para obtener la Autorización Expresa no tiene costo, por lo que se obtiene un ahorro a favor del permisionario del cien por ciento.

Finalmente, la SCT en el numeral 5 de la MIR, justifico porque el anteproyecto regulatorio es la mejor opción para resolver la problemática expuesta, indicando que será a través del Aviso como los permisionarios conocerán claramente los pasos que deben seguir para la obtención de la Autorización Expresa, los requisitos, los formatos de solicitud para el trámite, la gratuidad del mismo, los lugares donde pueden realizarlo, así como los horarios de atención, así como estar en posibilidad de llevar a cabo el trámite dentro de los plazos previstos en la Norma, además de que el cumplimiento del trámite a cabalidad permitirá la circulación de configuraciones de tractocamión doblemente articulado en las vías generales de comunicación, lo que evitará la aplicación de sanciones administrativas a los permisionarios por incumplimiento a la Norma aplicable, y a su vez, incrementará la seguridad de los usuarios en las vías generales de comunicación.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

IV. IMPACTO DE LA REGULACIÓN

A. Carga Administrativa

En el numeral 6 del formulario de la MIR en el que se solicita que la Dependencia u Organismos Descentralizados señale si la regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites, la SCT indicó que la emisión del anteproyecto regulatorio crea un trámite para lo cual indicó lo siguiente:

Tabla 1. Información de trámites identificados

Nombre del trámite: <i>Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal en configuraciones de tractorcamión doblemente articulado</i>	
Objetivo:	1. Permisión para el Autor transporte estatal de carga, con el propósito que circulen por caminos de jurisdicción federal en configuraciones de tractor camión doblemente articulado. 2. Permisión para el Autor transporte federal de carga, con el propósito que circulen por caminos de jurisdicción federal en configuraciones de tractor camión doblemente articulado.
Tipo de trámite	Beneficio
Requisitos:	1. Documento de condiciones técnicas mecánicas vigente. 2. Certificado de baja emisión de contaminantes vigente. 3. Motor eléctrico. 4. El número de torque mínimo (diámetro). 5. Capacidad mínima de torque de tracción (lb). 6. Balza de seguro que ante las acciones bilaterales obligatorias por daños a terceros por un monto equivalente a \$100,000.00 de alta velocidad y Autorización (CAV) y comprobante de pago. 7. Balza de seguro de carga en calidad de material de reserva, remanente, de seguro de fletes y balza de seguro de daños al mallo variable vigente por un monto mínimo de \$100,000.00 por vehículo y comprobante de pago. 8. Plano de altura para el eje de tracción y suspensión. 9. Sistema de iluminación que funcione. 10. Suspensión de carga (ejemplo: el direccionamiento) en cámara de frenado de doble acción (estacionamiento) y señalamiento en el eje direccional. 11. Dispositivo regulador de la velocidad (vehículo gobernado en su velocidad) a través de la computadora del motor hasta una velocidad máxima de 80 (km/h). 12. Espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las subcadenas (guardafango) y/o cubiertas del mismo, dependiendo del diseño de la carrocería un elemento que permita la reducción de puntos ciegos. 13. Constante de momento de la instalación del equipo de Sistema de Posicionamiento Global (GPS). 14. Sistema de ajuste automático de frenos. En caso de semirremolque o Remolque la

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Nombre del trámite:	
<i>Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal en configuraciones de tractocamión doblemente articulado</i>	
	Autorización expresa otorgada a los permisionarios de Autotransporte Federal que cumplan con lo siguiente: 1. Dictamen de condiciones técnico-mecánicas vigente; 2. Sistema Antibloqueo para frenos (ABS); 3. Suspensión de aire; 4. Camarín de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio); 5. Cintas rotativas de control de conformidad con la NOM-035-SCT-2-2010 y NOM-068-SCT-2-2014 vigentes; 6. Sistema de ajuste automático de frenos; 7. Documento mediante el cual especifique que cumple con la NOM-035-SCT-2010, cuando aplique (año modelo 2010 en adelante).
Plazo:	4 días

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Al respecto, de conformidad con la información proporcionada por la SCT se tienen algunas precisiones para la inscripción del trámite arriba descrito, relativas a lo siguiente:

1. La SCT señala en la MIR que se trata de un trámite de beneficio, sin embargo, de la gestión del trámite se obtiene una Autorización para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal, por lo que está implícito que de no obtener dicha Autorización las configuraciones vehiculares doblemente articuladas y los vehículos que las conforman, i.e. tractocamiones, semirremolques, y remolques, estarán impedidos para circular, por ello se trata de un trámite de Obligación, por lo que así debió haberlo reportado en la MIR, en este sentido, cuando esa Secretaría solicite su inscripción ante el RFTS, así deberá reportarlo al momento de llenar la información correspondiente de la ficha del trámite.
2. El anteproyecto de Aviso distingue el procedimiento que deben seguir los permisionarios de autotransporte federal, en dos vertientes, i) Para el caso de Tractocamiones, y ii) Para el caso de Semirremolque y Remolque, e incluso dentro del contenido del Aviso propuesto se establece solicitar requisitos distintos para cada caso, en este sentido si el trámite aplica a diferentes sujetos u objetos, éste deberá separarse en modalidades y para cada una incluir la información prevista en el artículo 69-M de la LFPA, así deberá solicitar su inscripción en el RFTS.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

3. Finalmente, una vez que entré en vigor el instrumento regulatorio considera necesario atender el procedimiento previsto en el artículo 69-N de la LFPA.

B. Análisis de acciones regulatorias

Por lo que respecta al numeral 7 de la MIR, el cual indica seleccionar las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta, la SCT refirió lo siguiente:

Tabla 2. Acciones Regulatorias

Tipo de Acción Regulatoria	Fundamento	Justificación
Derechos Obligaciones	De conformidad con lo que establece el numeral 69-N de la LFPA y el artículo 241 del Reglamento FERROVIAL de la SECOMARSA Ciudad de México, NOM-012-SC-1-2017 Sobre el peso y dimensiones máximas de los vehículos que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en la vía general de comunicación de jurisdicción federal.	Primero, para facilitar la Autorización expresa para el flujo de los caminos, y en su jurisdicción federal, con el cumplimiento de los requisitos de doblemente articulados, deberán cumplir los Departamentos de Autotransporte Federal de Veracruz, Oaxaca, Jalisco, Villahermosa, y la Dirección General de Autotransporte Federal (Centro Metropolitano) donde se procede a la recepción y revisión de documentos, y una vez que se haya cumplido con la totalidad de los requisitos, se determinará si procede emitir y otorgar dicha Autorización por el Director General del Centro SCT que corresponde al Director del Centro Metropolitano Seguridad. Los numerales 69-N de la LFPA y 241 del Reglamento FERROVIAL de la SECOMARSA Ciudad de México, NOM-012-SC-1-2017, sobre el peso y dimensiones máximas de los vehículos que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en la vía general de comunicación de jurisdicción federal, establece que, las configuraciones de un autocamión doblemente articulado, para la Autorización expresa, emitida por la Secretaría de Economía, podrán circular en caminos Istmo, E.T. y A.V. y el Reglamento FERROVIAL, que la Secretaría establezca los pesos y alcances que permitan a los solicitantes tramitar la Autorización expresa de circulación del autocamión doblemente articulado. Además, en el numeral 69-N de la LFPA establece que para los autocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), deberán cumplir con las

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Tipo de Acción Regulatoria	Fundamento	Justificación
		<p>especificaciones técnicas y disposiciones de seguridad y de control de peso. Para obtener la Autorización expresa para operar con una configuración de tractorcamión doblemente articulado, el permisionario deberá formular su solicitud de acuerdo con el formato que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece. Al efecto de una estandarización en la solicitud, y evitar el escrito libre, el formato de solicitud, debidamente requerido, deberá presentarse de forma presencial en la Dirección General de Aéreo Transporte Federal, Cuahutlan de las Casas, del consentimiento de los permisionarios que para presentar la solicitud de la Autorización expresa deberán dirigirse al Pabellón de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para tener acceso a los formatos denominados AB1, AB2, Tractorcamión y AB3, Semirremolque o Remolque, y la solicitud para emitir la autorización e identificaciones vehiculares y adicionales al tipo de vehículo que correspondan: tractorcamión, Remolque o Semirremolque. La Autorización expresa se emitirá sin costo para cada una de las unidades que forman la configuración: tractorcamión, semirremolque y/o Remolques, según corresponda.</p>

M A

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

En virtud de la información vertida respecto a la obligación de los numerales 6.1.2.1.1, 6.1.2.2.1 y 6.2.1.4.2 de la NOM-012-SCT-2-2017, tiene que ver con la observancia de los permisionarios para obtener ante la SCT la Autorización para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractorcamión doblemente articulado, gestión que implica la ejecución de un trámite que ya fue reportada en la Sección del numeral 6 de la MIR, y la sección que nos ocupa tiene que ver con acciones regulatorias distintas a los trámites por lo que de acuerdo al análisis del contenido del anteproyecto, esta sección no le aplica al instrumento regulatorio propuesto.

C. Análisis Costo-Beneficio



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Con la finalidad de atender la sección de análisis costo-beneficio prevista en el formulario de la MIR, la SCT incluyó en la sección de anexos de dicho formulario un archivo denominado: *Análisis de costos.xlsx*, el que incluye el costo económico por la carga administrativa que implica la gestión de la Autorización prevista en el anteproyecto, y en contraparte, en relación con los beneficios económicos, esa Secretaría anexó un archivo en el que precisa los costos por la multa que significaría el incumplimiento de no contar con la Autorización establecida en el Aviso planteado, refiriendo dicha información en el archivo: *Costo de incumplir con la Autorización Expresa.xlsx*, en este sentido se tiene lo siguiente:

MA

Tabla 3. Elementos Análisis Costo-beneficio

Concepto: Gestión del trámite (carga Administrativa)		Multa de hasta 500 Unidades de Medida y Actualización (UMA) ⁵	\$40,800
Costo Económico Unitario:	Frecuencia:	Costos de banderazo, arrastre y depósito de vehículo **	\$2540
\$763,154	300	Total	\$42,840
Costos x Carga Administrativa	\$229,062.19	Universo de configuraciones: 35000, Universo aproximado del 20% a ser multado serian 7000.	Ahorros por cumplir con la Autorización: (\$42,840) (7000)=\$299,880.00

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Con base en lo anterior, la CONAMER observa que de la información reportada por la SCT resultan beneficios económicos netos de \$70,817.812, con lo que se da por atendida la presente sección de la MIR.

⁵ * El costo de la multa se obtuvo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 74 fracción IV

**Para el costo del arrastre se consideró un estimado de 50 km y del depósito de vehículos 2 días para una configuración (TSR)

Los costos de banderazo, arrastre y depósito de vehículo se obtuvieron de la "BASE tarifaria de los Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito de Vehículos en el Autotransporte Federal." publicada en el DOF el 28/02/2017

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

V. CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

Por lo que respecta al punto 11, Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos), la SCT mencionó lo siguiente:

“Se desarrollará un procedimiento de operación para los Departamentos de Autotransporte Federal de Monterrey, Guadalajara, Villahermosa y en la Dirección General de Autotransporte Federal (Centro Metropolitano), mismo que se aplicará para el correcto funcionamiento en la operación y la entrega de la Autorización Expresa para circular en configuraciones de tractocamión doblemente articulado. Mediante la publicación del Aviso correspondiente se dará a conocer el procedimiento a los particulares, así como los lugares de atención al público.”

Con base en la respuesta indicada por la SCT, en la que señala la manera en que dará a conocer el Aviso a los sujetos obligados, poniendo a su alcance el procedimiento de operación previsto para obtener la Autorización para circular en configuraciones de tractocamión doblemente articulado, la COFEMER da por atendida la presente sección de la MIR.

VI. EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

En relación con el numeral 13 de la MIR en el que se solicita la forma y los medios a través de los cuales se evaluará los objetivos del anteproyecto, la SCT incluyó 2 ligas de direcciones electrónicas del portal de esa Dependencia, relativas a: 1.- *Tasa porcentual mensual de tractocamiones que obtuvieron la Autorización Expresa, emitida por la Dirección General Adjunta de Planeación y Desarrollo de la DGAF, misma que podrá consultarse en el siguiente link <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/>* 2.- *Tasa porcentual mensual de remolques y semirremolques que obtuvieron la Autorización Expresa, emitida por la Dirección General Adjunta de Planeación y Desarrollo de la DGAF, misma que podrá consultarse en el siguiente link <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/>*. Al respecto la CONAMER considera que hubiese resultado conveniente que la SCT explicara la información contenida en

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

los vínculos electrónicos, a fin de precisar y clarificar en la MIR de qué manera la utilizara para efectos de medición de los objetivos logrados o no, a partir de los indicadores mencionados, en este sentido, se recomienda que la SCT contemple la observación vertida para próximas respuestas de la Sección que nos ocupa de futuros anteproyectos regulatorios.

VII. CONSIDERACIONES RESPECTO AL REQUERIMIENTO DE SIMPLIFICACIÓN REGULATORIA

Para atender el requerimiento de simplificación regulatoria prevista en el 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 los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, (Acuerdo Presidencial) emitido el 8 de marzo de 2017, la SCT indica su propuesta de simplificación mediante archivo denominado: *2x1 Autorización expresa.xlsx*, de la siguiente manera:

MA

Tabla 4. Acciones de simplificación

Homoclave	Nombre del trámite	Propuesta de simplificación	CET Actual	CET Propuesto	Ahorro de Simplificación
SCT-03-004-B	Solicitud de plaza de traslado para vehículos que circulan por carreteras de jurisdicción federal con el objetivo de ser trasladados al territorio nacional	Eliminación del requisito del Poder Notarial en caso que manifieste y se verifique que el apoderado legal y ha acreditado su personalidad ante la autoridad correspondiente que emita el documento correspondiente, en el caso de la credencial para votar no se requerirá que presente copia de esta, solo que muestre el original para hacer la anotación respectiva en el formato de solubilidad, al efecto de	\$1,258,334.89	\$1,257,910.41	\$424.48

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Homoclave	Nombre del trámite	Propuesta de simplificación	CET Actual	CET Propuesto	Ahorro de Simplificación
		Verificar que se trata del promovente.			
SCT-03-003-B	Solicitud de canje de placas metálicas de identificación y revalidación de tarjeta de circulación de los vehículos destinados al autotransporte federal. Prestadores del Servicio Público Federal de Pasaje y Turismo	Se acepta parcialmente la propuesta, es decir, se eliminará el requisito del Poder Notarial en caso que manifieste y se verifique que es apoderado legal y ha acreditado su personalidad ante la DGAF o Centro SCT que corresponda. En el caso de la credencial para votar no se requerirá que presente copia de ésta solo que muestre el original para hacer la anotación respectiva en el formato de solicitud, a efecto de verificar que si se trata del promovente.	\$9,768,925.43	\$9,530,164.06	\$238,761.37
			Costo Total de simplificación		\$239,035.81

Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

Con base en lo anterior, la SCT comparó los costos de cumplimiento contra la estimación económica por las acciones de simplificación propuesta, resultando lo siguiente:

$$\$229,062.19 \text{ (costos de cumplimiento)} - \$239,035.81 \text{ (acciones de simplificación)} = \$9,973.62$$

Con base en lo anterior, la CONAMER considera que la SCT da cumplimiento al acuerdo previsto, toda vez que las acciones de simplificación darán ahorros en la carga administrativa de \$9,973.62, con base en lo anterior, la SCT cumple cabalmente con el Acuerdo Presidencial.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Cabe mencionar que la SCT incluyó en el Artículo Segundo Transitorio del anteproyecto las acciones precisas de simplificación para los trámites SCT-03-003-B y SCT-03-004-B en cumplimiento al artículo Quinto del Acuerdo emitido por el Titular del Ejecutivo.

VIII. CONSULTA PÚBLICA

La SCT señaló en el numeral 14 de la MIR que no se consultó a las partes o los grupos interesados.

Asimismo, se informa a esa Secretaría que desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la CONAMER, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 69-K de la LFPA, y que a la fecha de emisión del presente Dictamen, se han recibido diversos comentarios de particulares interesados en emitir su opinión y sugerencias sobre el contenido del anteproyecto, sobre los cuales versan en lo siguiente:

Tabla 5. Lista de Promoventes y comentarios ingresados a la CONAMER

No.	Promovente	Fecha y folio de ingreso	Resumen de comentarios (CONAMER)
	Orlando Stalin Torres Cervantes	B000181829-24 de mayo de 2018	Solicita a la SCT considerar un procedimiento uniforme para la presentación de constancias que debe cubrir los prestadores de servicio GPS. Además opina que en la Norma y Lineamientos no se consideró un mecanismo de regulación de esta figura de Proveedores de los Transportistas en relación al GPS que no siempre y solo los vende, y no se garantiza que la autorización sea automática como para el número telefónico número de serie.
2	Tip de México, S.A.P.I de C.V.	B000181856-23 de mayo de 2018	Considera que la Autorización implicará un problema operativo, en específico para las operaciones de arrendamiento. Opina que en lugar de autorización debería ser Aviso, sino procedería su petición propone modificar la herramienta, y no sólo sea un solo

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

No.	Promovente	Fecha y folio de ingreso	Resumen de comentarios (CONAMER)
			síto electrónico donde se obtengan los formatos del trámite. Asimismo, considera importante que el proceso de baja de la autorización y las posibles afectaciones subsecuentes.

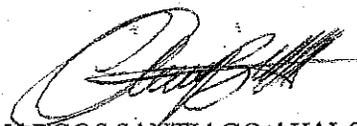
Al respecto, este Órgano Desconcentrado queda en espera de que ese Órgano Regulador brinde la respuesta correspondiente al presente Dictamen Total (No Final), así como a todos y cada uno de los comentarios vertidos y, de ser el caso, se realicen las modificaciones que correspondan al anteproyecto y al formulario de la MIR, o bien, manifieste por escrito las razones por las cuales no las considera procedentes, para los efectos a que refiere el artículo 69-J de la LFPA, para lo cual se hace referencia a la liga electrónica, donde la SCT podrá ubicar el expediente con los comentarios a la propuesta regulatoria:

<http://cofemersimir.gob.mx/expedientes/21727>

El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados; así como en los artículos Transitorios Séptimo, Octavo⁶, y Décimo de la LGMR fracción IV; 9, fracciones XI y XXXVIII y último párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como en 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

⁶ "...Transitorios:

Séptimo. Las disposiciones normativas vigentes que no se contrapongan a lo dispuesto por la Ley General de Mejora Regulatoria continuarán surtiendo sus efectos.