

RICQUIR-HSC-DGM-GPG-8000183681

D.G. 192 /2018

Ciudad de México a 10 de octubre de 2018

LIC. EMILIO GUTIÉRREZ CABALLERO
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria.

Apreciable Licenciado.

En referencia al Anteproyecto denominado **"LINEAMIENTOS que deberán observar los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que utilizan configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), respecto de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), de conformidad con lo que se establece en el numeral 6.1.2.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017"**, presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), para su correspondiente Dictamen, con número de expediente asignado 10/0020/051018.

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), presenta para su consideración, los comentarios a los siguientes documentos:

- LINEAMIENTOS que deberán observar los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que utilizan configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), respecto de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), de conformidad con lo que se establece en el numeral 6.1.2.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017.
- Propuestas para 2x1 DGAF; y
- Análisis de Costos y Beneficios GPS

Se Anexan los comentarios.

En virtud de lo anterior, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), le solicita a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria que se tomen en cuenta los argumentos vertidos, previo a emitir el Dictamen al Anteproyecto en comento.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE



Mtro. JOSÉ REFUGIO MUÑOZ LÓPEZ
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CANACAR



con copia.

C.c.p. Lic. Julio César Rocha.- Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial de la CONAMER.

C.c.p. Lic. Rosa María Zuñiga Canales.- Encargada de la DGAF.

C.c.p. Mtro. Felipe de Javier Peña Dueñas.- Presidente de la Comisión de Transportes de CONCAMIN.

ANEXO
COMENTARIOS

A los "LINEAMIENTOS que deberán observar los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que utilizan configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), respecto de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), de conformidad con lo que se establece en el numeral 6.1.2.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017".

TEXTO DE LOS LINEAMIENTOS	TEXTO PROPUESTO POR CANACAR	JUSTIFICACIÓN
PRIMERO. Los presentes Lineamientos tienen por objeto establecer las especificaciones que deben cumplir los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores de transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que utilizan configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), respecto de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), de conformidad con lo que se establece en el numeral 6.1.2.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 .		
SEGUNDO. Para los efectos de los presentes Lineamientos, se establecen las siguientes definiciones:		
Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados: Es el sitio informático donde el		

permisionario tendrá los datos, reportes y toda la información transmitida a través del Sistema de Localización y Monitoreo Satelital.		
Coordenadas Geográficas: Sistema de referencia que utiliza las dos coordenadas angulares: latitud (Norte/Sur) y longitud (Este/Oeste) y que permite determinar con precisión la ubicación de un punto cualquiera en la superficie terrestre.		
Equipo o Transreceptor: Conjunto de elementos constituidos de un encapsulado principal, sistema de notificaciones visuales y audibles, interconectados por cables de alimentación eléctrica y señalización, que se instalan en cada tractocamión de la configuración de tractocamión doblemente articulado, y que cuentan con las especificaciones técnicas para la ubicación geográfica de las configuraciones y la transmisión de señales vía satélite o la transmisión de datos vía celular por la red GPRS.	Eliminar	Estas son características o atributos de un producto, en este caso de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que son responsabilidad de la Secretaría de Economía de acuerdo a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
Permisionario: Los Permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, utilizando configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS).		
Reporte de posición: Conjunto de datos que emite el Equipo o Transreceptor y que es captado a través de una señal de satélite o vía celular por la red GPRS en el Centro de	Reporte: Conjunto de datos que emite el GPS al Centro de Localización y Monitoreo. Los datos contenidos en el reporte de posición son; placa de identificación vehicular del tractocamión, propietario	Esta es la información que requiere la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para el propósito de los Lineamientos, se utiliza la Telemetría por GPS, por lo cual es suficiente

Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados. Los datos contenidos en el reporte de posición son: placa de identificación vehicular del tractocamión, propietario o legal poseedor del vehículo tractocamión, ubicación en coordenadas geográficas de latitud-longitud, fecha y hora de la posición del vehículo, configurado a la zona de hora de ubicación del Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados que le otorgue el servicio de GPS y Telemetría, así como la velocidad del vehículo en Km/h.	o legal poseedor del éste, ubicación en coordenadas geográficas, fecha y hora de la posición del vehículo, configurado al horario de ubicación del Centro de Localización y Monitoreo, así como la velocidad del vehículo.	referirse al GPS, ya que los datos analógicos los pasa a digital y este al valor que pide la SCT.
Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.		
Servicios: Es el procesamiento de datos y entrega de la información que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS; información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal, para su consulta.		
Sistema de Localización y Monitoreo Satelital: Es el conjunto de equipos (hardware) y programas de uso (software) necesarios y en operación para brindar el servicio que será suministrado y que conforman el Sistema de Localización y Monitoreo Satelital.	Eliminar	Se propone eliminar, debido a que el GPS es precisamente este sistema.

Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés): Se refiere a un sistema de radionavegación espacial que mediante el empleo de satélites y terminales terrenas permite ubicar la posición tridimensional de objetos en la superficie terrestre, dentro de un sistema de coordenadas ubicadas en la posición de la Terminal terrena mencionada.		
Tractocamión doblemente articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación; de conformidad con el numeral 4.37 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017.	Eliminar	Se considera repetitivo mencionar esta definición contenida en la Norma de la que se derivan estos Lineamientos y que son aplicables solamente a los tractocamiones doblemente articulados.
TERCERO. Referencias. Los presentes Lineamientos se complementan con las Normas siguientes: 1. Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida. 2. 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. 3. Norma Oficial Mexicana NOM-063-SCFI-2001. Productos eléctricos- Conductores- requisitos de seguridad.	TERCERO. Referencias. Los presentes Lineamientos se complementan con las Normas siguientes: -Norma Mexicana NMX-CH-14978-IMNC-2014, especificaciones geométricas de producto (GPS)- conceptos generales y requisitos para equipo de medición GPS. -ISO 1938:3), Geometrical product specifications (GPS)-Dimensional tolerancing-Limit gauges and gauging of linear size -ISO 2692:4), Geometrical product specifications (GPS)-Geometrical tolerancing-Maximum material	Estas son las normas que se aplican al instrumento denominado GPS, mismas que contemplan sus requisitos técnicos y características. Adicionalmente, hace falta la Norma Oficial Mexicana emitida por la Secretaría de Economía, estableciendo los requisitos de metrología que deben cumplir estos instrumentos de medición.

	requirement (MMR), least material requirement (LMR) and reciprocity requirement (RPR) -ISO 3650:1998, Geometrical product specifications (GPS)-Length standards-Gauge blocks -ISO 8062-3:5), Geometrical product specifications (GPS)-Dimensional and geometrical tolerances for moulded parts-Part 3: General dimensional and geometrical tolerances and machining allowances for castings -ISO 12179:2000, Geometrical Product Specifications (GPS)-Surface texture: Profile method-Calibration of contact (stylus) instruments -ISO/TR 14638:1995, Geometrical Product Specifications (GPS)-Masterplan -ISO/TR 16015:2003, Geometrical product specifications (GPS)-Systematic errors and contributions to measurement uncertainty of length measurement due to thermal influences. 1. Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida. 2. 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. 3. Norma Oficial Mexicana NOM-063-SCFI-2001. Productos eléctricos- Conductores- requisitos de seguridad.	
--	---	--



CUARTO. El Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) de las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberán cumplir con lo siguiente: I. El Sistema deberá contar con datos de Telemetría, que permitan el respaldo de la información, y ser capaz de: a) Mantener un respaldo de datos de posición y velocidad, actualizada en tiempo real, cada 5 segundos, por un periodo de 4 meses. b) Cubrir el territorio nacional. Para las zonas del territorio donde no exista cobertura de la señal, deberá contar con la capacidad de almacenar la información, para posteriormente continuar su transmisión cuando regrese a una zona con cobertura. II. El Sistema de Posicionamiento Global (GPS), deberá estar colocado de manera fija en el tractocamión que forme parte de la configuración del tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS); III. La información que se emita a través de los servicios del GPS deberá estar disponible en caso de que la Secretaría o	CUARTO. Los permisionarios El Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) de las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberán cumplir con lo siguiente: I. El Sistema deberá contar con datos de Telemetría, que permitan el respaldo de la información, y ser capaz de: a) Mantener un respaldo de datos de posición y velocidad, actualizada en tiempo real, cada 5 segundos, por un periodo de 4 meses. b) Cubrir el territorio nacional. Para las zonas del territorio donde no exista cobertura de la señal, el GPS deberá contar con la capacidad de almacenar la información, para posteriormente continuar su transmisión cuando regrese a una zona con cobertura. II. El Sistema de Posicionamiento Global (GPS), deberá estar colocado de manera fija en el tractocamión que forme parte de la configuración del tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS); III. La información que se emita a través de los servicios del GPS deberá estar disponible	El propósito de los Lineamientos de acuerdo al párrafo 6.1.2.2.4 es prever un respaldo de la información de la posición y velocidad que genere el GPS, <u>información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta.</u> Por lo cual estos Lineamientos no deben establecer requisitos o características de los GPS, mismos que deben apegarse a las normas mencionadas en las referencias, evitando establecer requisitos o atributos que puedan generar un riesgo de monopolio en los GPS utilizados en el autotransporte federal de carga. El traslado de los tractocamiones a las Unidades de Verificación para la obtención de sus correspondientes dictámenes, queda fuera del tema de peso y dimensiones.
--	--	--

la Policía Federal la solicite al permisionario y ser exportable en el lenguaje o código fuente que establezca la Secretaría, conforme a lo siguiente:

- a) Podrá solicitar la información relacionada de telemetría respecto a la velocidad y posición del vehículo que haya generado el GPS en tiempo real.

La posición debe estar referida a una georreferenciación, así como al domicilio de ubicación, calle, carretera (kilómetro), estado, municipio, colonia y código postal.

- b) Podrá solicitar la información de telemetría relacionada con velocidad y posición del vehículo que haya generado el GPS en tiempo real, de un periodo máximo de 4 meses, mediante requerimiento al permisionario.

IV. El Equipo o Transreceptor deberá ser compacto, fácil de instalar en el vehículo y contar con una entrada de alimentación de energía eléctrica, resistente y permitir la transmisión de telemetría con la posición calculada con datos GPS.

en caso de que la Secretaría o la Policía Federal la solicite al permisionario y ser exportable en el lenguaje o código fuente que establezca la Secretaría, conforme a lo siguiente:

- a) Podrá solicitar la información relacionada de telemetría respecto a la velocidad y posición del vehículo que haya generado el GPS en tiempo real.

La posición debe estar referida a la ruta asignada, una georreferenciación, así como al domicilio de ubicación, calle, carretera (kilómetro), estado, municipio, colonia y código postal.

- b) Podrá solicitar la información de telemetría relacionada con velocidad y posición del vehículo que haya generado el GPS en tiempo real, de un periodo máximo de 4 meses, mediante requerimiento al permisionario.

~~IV. El Equipo o Transreceptor deberá ser compacto, fácil de instalar en el vehículo y contar con una entrada de alimentación de energía eléctrica, resistente y permitir la~~

V. El Equipo o Transreceptor no podrá ser manipulable, por lo que deberá contar con mecanismos de seguridad que eviten el envío de información falsa o alterada desde el punto de vista operativo, además de que deberá ser de funcionamiento totalmente automático con comunicación directa al satélite y libre de interferencia. Para la confiabilidad de los datos e información deberá incluir una identificación única del Equipo o Transreceptor, la cual debe ser asociada a la identificación del vehículo en el Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados; así como su posición geográfica con un error máximo de 15 metros de desviación estándar entre distancias y un nivel de confianza de al menos 98%. VI. El cableado eléctrico y de datos a utilizar en los equipos o transreceptores, deberá ser resistente a los agentes químicos, humedad y abrasión, con protección contra sobretensiones inducidas e interferencia de campos magnéticos. VII. El Equipo o Transreceptor podrá tener asociado una caja de conexión (panel), así como contar con un accesorio que se conecte con el encapsulado principal del Equipo o Transreceptor.	transmisión de telemetría con la posición calculada con datos GPS. V. El GPS Equipo o Transreceptor no podrá ser manipulable, solo por personal autorizado por el permisionario, por lo que deberá contar con mecanismos de seguridad que eviten el envío de información falsa o alterada desde el punto de vista operativo, además de que deberá ser de funcionamiento totalmente automático con comunicación directa al satélite y libre de interferencia. Para la confiabilidad de los datos e información deberá incluir una identificación única del Equipo o Transreceptor, la cual debe ser asociada a la identificación del vehículo en el Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados; así como su posición geográfica con un error máximo de 15 metros de desviación estándar entre distancias y un nivel de confianza de al menos 98%. VI. El cableado eléctrico y de datos a utilizar en los equipos o transreceptores, deberá ser resistente a los agentes químicos, humedad y abrasión, con protección contra sobretensiones inducidas e interferencia de campos magnéticos. VII. El Equipo o Transreceptor podrá tener asociado una caja de conexión (panel), así	
--	--	--

El panel podrá ser de diseño compacto, adaptable a las características operativas requeridas, el material con que está elaborado deberá ser resistente al ambiente y uso rudo. El panel podrá contar con una serie de indicadores visuales de alta iluminación (tipo ultra brillante) y auditivos, para que el operador del vehículo pueda ver y escuchar las alertas que llegan desde el Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados o alertas provenientes del equipo o transreceptor, como se indica: a. Alerta audible y visible mediante LED, de entrada a geocerca (carretera de menor clasificación tipo B, C o D, y no contar con la Autorización de conectividad de conformidad con el numeral 6.4 de la NOM-012-SCT-2-2017; así como por circular a una velocidad mayor a 80 km/h. b. La caja de conexión (panel) deberá tener un LED que advierta cuando el suministro eléctrico es proporcionado al equipo o transreceptor, y otro LED que advierta cuando la batería de respaldo del equipo o	como contar con un accesorio que se conecte con el encapsulado principal del Equipo o Transreceptor. El panel podrá ser de diseño compacto, adaptable a las características operativas requeridas, el material con que está elaborado deberá ser resistente al ambiente y uso rudo. El panel podrá contar con una serie de indicadores visuales de alta iluminación (tipo ultra brillante) y auditivos, para que el operador del vehículo pueda ver y escuchar las alertas que llegan desde el Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados o alertas provenientes del equipo o transreceptor, como se indica: a. Alerta audible y visible mediante LED, de entrada a geocerca (carretera de menor clasificación tipo B, C o D, y no contar con la Autorización de conectividad de conformidad con el numeral 6.4 de la NOM-012-SCT-2-2017; así como por circular a una velocidad mayor a 80 km/h. b. La caja de conexión (panel) deberá tener un LED que advierta cuando el suministro	
---	--	--

transreceptor está siendo utilizada, VIII. El Equipo o Transreceptor deberá mantenerse siempre en funcionamiento, es decir, cuando la configuración tractocamión doblemente articulado se encuentre en las instalaciones de carga y descarga (siempre y cuando la estadía sea menor a 15 días), cuando esté en circulación o cuando se le esté realizando la verificación de condiciones físico-mecánica y/o de emisiones contaminantes. IX. El Equipo o Transreceptor abordo no deberá forzarse, golpearse y/o cubrirse para impedir u obstruir su transmisión, ni tampoco deberá ser desconectado de su fuente de energía. X. El Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulado, debe permitir la revisión de los datos, reportes y toda la información transmitida a través del Sistema de Localización y Monitoreo Satelital. XI. Los permisionarios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que circulen en caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones tractocamión	eléctrico es proporcionado al equipo o transreceptor, y otro LED que advierta cuando la batería de respaldo del equipo o transreceptor está siendo utilizada, VIII. El GPS Equipo o Transreceptor deberá mantenerse siempre en funcionamiento, es decir, cuando la configuración tractocamión doblemente articulado se encuentre en las instalaciones de carga y descarga (siempre y cuando la estadía sea menor a 15 días), cuando esté en circulación o cuando se le esté realizando la verificación de condiciones físico-mecánica y/o de emisiones contaminantes. IX. El Equipo o Transreceptor abordo no deberá forzarse, golpearse y/o cubrirse para impedir u obstruir su transmisión, ni tampoco deberá ser desconectado de su fuente de energía. X. El Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulado, debe permitir la revisión de los datos, reportes y toda la información transmitida a través del GPS. Sistema de Localización y Monitoreo Satelital.	
---	---	--

doblemente articulado (TSR y TSS),
quedan obligados a:

- a. Mantener energizado el Equipo o Transreceptor, permitiendo así su operación permanente cuando el vehículo se encuentre circulando o en procesos de carga o descarga; así como también cuando acuda a la Unidad de Verificación a efecto de que se realice la verificación de condiciones físico-mecánica o de emisiones contaminantes.
- b. Permitir la verificación físicamente del equipo GPS, en caso de equipo oculto, el transportista y/o conductor deberá presentar Factura o Constancia documental de la instalación del equipo.

XII. Queda prohibido:

- a. Manipular o aplicar materiales de cualquier naturaleza al equipo, sus elementos de sujeción e instalación física y de fluido eléctrico, que impidan o distorsionen en forma transitoria o permanente la recepción y transmisión de la señal.

~~XI. Los permisionarios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que circulen en caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), quedan obligados a:~~

- ~~a. Mantener energizado el Equipo o Transreceptor, permitiendo así su operación permanente cuando el vehículo se encuentre circulando o en procesos de carga o descarga; así como también cuando acuda a la Unidad de Verificación a efecto de que se realice la verificación de condiciones físico-mecánica o de emisiones contaminantes.~~

- ~~b. Permitir la verificación físicamente del equipo GPS, en caso de equipo oculto, el permisionario transportista y/o conductor deberá presentar Factura o Constancia documental de la instalación del equipo.~~

XII. Queda prohibido:

- ~~a. Manipular o aplicar materiales de cualquier naturaleza al equipo, sus elementos de sujeción e instalación~~

4

b. Retirar el equipo del vehículo donde fue instalado, sin que la empresa cuente con un reporte de cambios, reparaciones o renovación del equipo. Lo anterior no implica un aviso a la Secretaría. c. Desconectar, dañar, interrumpir o quitar la fuente de alimentación eléctrica y pila de respaldo, o realizar cualquier otro acto que deje inoperativo el equipo e impida la transmisión de la señal, salvo para efectos de reparación, mantenimiento del vehículo o interrupción por no operación.	física y de fluido eléctrico, que impidan o distorsionen en forma transitoria o permanente la recepción y transmisión de la señal. b. Retirar el equipo del vehículo donde fue instalado, sin que la empresa cuente con un reporte de cambios, reparaciones o renovación del equipo. Lo anterior no implica un aviso a la Secretaría. c. Desconectar, dañar, interrumpir o quitar la fuente de alimentación eléctrica y pila de respaldo, o realizar cualquier otro acto que deje inoperativo el equipo e impida la transmisión de la señal, salvo para efectos de reparación, mantenimiento del vehículo o interrupción por no operación.	
QUINTO. La Secretaría y la Policía Federal, en el marco de sus atribuciones podrán: I. Verificar el funcionamiento de los Equipos o Transreceptores durante las operaciones de los vehículos,	QUINTO. La Secretaría y la Policía Federal, en el marco de sus atribuciones podrán: I. Verificar el funcionamiento de los Equipos GPS o Transreceptores durante las operaciones de los vehículos,	Los Lineamientos deben concretarse a lo expresado en el párrafo 6.1.2.2.4 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo

escogiéndose de manera aleatoria los vehículos a verificar. II. Tener acceso a la información de cada vehículo, en el domicilio del permisionario; independientemente de la ubicación del Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados. III. Verificar que las configuraciones tractocamión doblemente articulado circulen en carreteras tipo ET y A, y cuando utilicen caminos de menor clasificación se cuente con la Autorización a que hace referencia el numeral 6.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. IV. Verificar se respete el límite de velocidad señalado en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. V. Verificar que el vehículo haya sido conducido a la Unidad de Verificación a efecto de realizarle la verificación de condiciones físico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los datos de Telemetría que arrojen los instrumentos a que se refieren los presentes Lineamientos, se considerarán como medios de	escogiéndose de manera aleatoria los vehículos a verificar, en el Centro de Localización y Monitoreo Satelital. II. Tener acceso a la información de cada vehículo, en el domicilio del permisionario; independientemente de la ubicación del Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Vehículos Tractocamiones Doblemente Articulados. III. Verificar que las configuraciones tractocamión doblemente articulado circulen en carreteras tipo ET y A, y cuando utilicen caminos de menor clasificación se cuente con la Autorización a que hace referencia el numeral 6.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. IV. Verificar se respete el límite de velocidad señalado en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. V. Verificar que el vehículo haya sido conducido a la Unidad de Verificación a efecto de realizarle la verificación de condiciones físico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los datos de Telemetría que arrojen los instrumentos a que se refieren los presentes Lineamientos, se considerarán como medios de	los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, <u>información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.</u> La la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, no prevé sanciones debido a estos Lineamientos. Por otra parte, el exceso de velocidad es una acción que pone en riesgo a los usuarios de las carreteras en el momento que se esta llevando a cabo, por lo que es de gran importancia para la seguridad de las personas, respetar los límites de velocidad y que se vigile su cumplimiento en forma permanente. Cabe mencionar que, en el programa nacional de normalización de este año, se trabajará en la elaboración de una norma referente a los Instrumentos de medición denominados Cinemómetros (Radares de velocidad)-Especificaciones y métodos de prueba. Los cuales miden la velocidad de los vehículos en tránsito.
--	---	---

prueba, y tendrán el valor probatorio que se determine en las disposiciones jurídicas aplicables. Los datos a que se refiere el párrafo anterior también podrán ser utilizados por las Autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, en los Procedimientos Administrativos y Judiciales. Solicitar los datos, reportes e información obtenidos del Sistema de Localización y Monitoreo Satelital y ésta tendrá el carácter de reservado o confidencial y su difusión será según los términos que se establecen en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Durante las labores de verificación e inspección, la Secretaría y la Policía Federal podrán requerir del Permisionario todos los datos o informes que permita verificar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 y de estos Lineamientos, debiendo el Permisionario proporcionar la información requerida, que de manera enunciativa y no limitativa podrá consistir en información sobre Cartas de Porte, Notas de Embarque en su caso, y Autorizaciones Especiales por caso de conectividad emitidas de conformidad con el numeral 6.4 de dicha Norma, en su caso. En la resolución sobre imposición de sanciones, la Secretaría y la Policía Federal podrán valorar la observancia de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, así como de los presentes Lineamientos, el grado de incidencia y su reincidencia.	prueba, y tendrán el valor probatorio que se determine en las disposiciones jurídicas aplicables. Los datos a que se refiere el párrafo anterior también podrán ser utilizados por las Autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, en los Procedimientos Administrativos y Judiciales. Solicitar los datos, reportes e información obtenidos del GPS Sistema de Localización y Monitoreo Satelital y ésta tendrá el carácter de reservado o confidencial y su difusión será según los términos que se establecen en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Durante las labores de verificación e inspección, la Secretaría y la Policía Federal podrán requerir del Permisionario todos los datos o informes que permita verificar el cumplimiento del numeral 6.1.2.2.4, de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. y de estos Lineamientos, debiendo el Permisionario proporcionar la información requerida, que de manera enunciativa y no limitativa podrá consistir en información sobre Cartas de Porte, Notas de Embarque en su caso, y Autorizaciones Especiales por caso de conectividad emitidas de conformidad con el numeral 6.4 de dicha Norma, en su caso. En la resolución sobre imposición de sanciones, la Secretaría y la Policía Federal podrán valorar la observancia de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, así como de los presentes	
---	---	--

Las infracciones e incumplimientos a las disposiciones contenidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, se sancionarán de conformidad con lo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en su caso; y demás ordenamientos legales que resulten aplicables.	Lineamientos, el grado de incidencia y su reincidencia. Las infracciones e incumplimientos a las disposiciones contenidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, se sancionarán de conformidad con lo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en su caso; y demás ordenamientos legales que resulten aplicables.	
SEXTO. La violación o incumplimiento de las disposiciones establecidas en los presentes lineamientos, se sancionarán de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	SEXTO. La violación o incumplimiento de las disposiciones establecidas en los presentes lineamientos, se sancionarán de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	
TRANSITORIOS	TRANSITORIOS	
PRIMERO. Los presentes Lineamientos entrarán en vigor 60 días naturales a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	PRIMERO. Los presentes Lineamientos entrarán en vigor 60 días naturales a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	



SEGUNDO.- En cumplimiento al artículo quinto 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, para los trámites con homoclaves SCT-03-044-A y SCT-03-044-B se reduce el plazo máximo de resolución de 15 a 13 días hábiles y para los trámites con homoclaves SCT-03-002, SCT-03-003-C y SCT-03-026-A se elimina el requisito de que el apoderado legal presente Poder Notarial, siempre y cuando manifieste y se verifique que con anterioridad ha acreditado su personalidad ante el Centro SCT correspondiente o ante la Dirección General de Autotransporte Federal. Asimismo, no se requerirá que presente copia de la credencial para votar, bastará con mostrar el original para hacer la anotación respectiva en el formato de solicitud.

SEGUNDO.- En cumplimiento al artículo quinto 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, para los trámites con homoclaves SCT-03-044-A y SCT-03-044-B se reduce el plazo máximo de resolución de 15 a 13 días hábiles y para los trámites con homoclaves SCT-03-002, SCT-03-003-C y SCT-03-026-A se elimina el requisito de que el apoderado legal presente Poder Notarial, siempre y cuando manifieste y se verifique que con anterioridad ha acreditado su personalidad ante el Centro SCT correspondiente o ante la Dirección General de Autotransporte Federal. Asimismo, no se requerirá que presente copia de la credencial para votar, bastará con mostrar el original para hacer la anotación respectiva en el formato de solicitud.

Estos Lineamientos no generan algún trámite, además, la Ley General de Mejora Regulatoria ya establece que no se podrá solicitar información que ya conste en el Expediente de Trámites y Servicios, ni podrán requerir documentación que ya tengan en su poder las Dependencias Gubernamentales.



“Propuestas para 2x1 DGAF”.

Las Propuestas mencionan los trámites:

- Reposición de tarjeta de circulación o placas metálicas de identificación, por pérdida, robo o deterioro.
- 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 Carga Especializada de Materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.
- SOLICITUD DE PLACAS DE TRASLADO PARA VEHÍCULOS QUE TRANSITEN POR CARRETERAS DE JURISDICCIÓN FEDERAL CON EL EXCLUSIVO OBJETO DE SER TRASLADADOS DE UN LUGAR A OTRO DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL. TRASLADISTAS.
- REGISTRO DE MODIFICACIÓN DE LA ESCRITURA CONSTITUTIVA RESPECTO A LA DENOMINACIÓN, OBJETO SOCIAL Y DOMICILIO, ASÍ COMO INTEGRACIÓN DEL ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN DE LAS SOCIEDADES MERCANTILES QUE DESEMPEÑEN ACTIVIDADES DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN SUS DIVERSAS MODALIDADES.
- REGISTRO DE BASES CONSTITUTIVAS DE SOCIEDADES EN SUS DIFERENTES MODALIDADES
- Solicitud para la obtención de placas metálicas de identificación del servicio federal para empresas arrendadoras del servicio público y particular
- EXPEDICIÓN DE PERMISO PARA LA OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE CARGA ESPECIALIZADA DE MATERIALES, RESIDUOS, REMANENTES Y DESECHOS PELIGROSOS. PERSONAS MORALES.
- EXPEDICIÓN DE PERMISO PARA LA OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE CARGA ESPECIALIZADA DE MATERIALES, RESIDUOS, REMANENTES Y DESECHOS PELIGROSOS. PERSONAS FÍSICAS.
- ALTA DE VEHÍCULOS ADICIONALES AL PERMISO PARA LA OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS DIVERSOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
- AUTORIZACIÓN DE LAS TARIFAS Y REGLAS DE APLICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPOSITO DE VEHICULOS EN CARRETERAS DE JURISDICCIÓN FEDERAL.

COMENTARIOS

Como puede apreciarse, la propuesta de Lineamientos, en ningún momento menciona la creación de algún trámite, tampoco existe una relación de la información de posición y velocidad, con alguno de los trámites mencionados anteriormente, por lo que no hay relación directa entre estos trámites y los “Lineamientos” que se

proponen, por lo que se concluye que este archivo no tiene relación con los "Lineamientos que deberán observar los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga y operadores del transporte privado de carga, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que utilizan configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), respecto de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), de conformidad con lo que se establece en el numeral 6.1.2.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017".

COMENTARIOS

"Análisis de Costos y Beneficios GPS".

En este documento la Secretaría de Comunicaciones y Transportes menciona un universo de 35,000 (treinta y cinco mil) tractocamiones en configuraciones doblemente articuladas.

Sin embargo, **NO** menciona el número de tractocamiones que han obtenido su Autorización Expresa para circular en configuraciones doblemente articuladas, mismas que **ya** cuentan con su GPS.

Tampoco se menciona el número de tractocamiones que han ingresado su solicitud de Autorización Expresa para circular en configuraciones doblemente articuladas y que **aún no** se les ha proporcionado, quedando pendiente dicha solicitud, **cumpliendo** estos tractocamiones con su correspondiente GPS.

Sin los datos anteriores, no se puede llevar a cabo el Análisis Costo – Beneficio, para obtener datos reales acerca del costo para los particulares, para el sector público, así como los beneficios para los permisionarios y la sociedad en general, en apego a la Ley General de Mejora Regulatoria.

