



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

Oficina del Comisionado Nacional
Oficio No. CONAMER/24/0331

SCT
Unidad de Administración
y Finanzas

★ 25 ENE 2024 ★

RECIBIDO

HORA: 15:38hs FOLIO: _____

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF-2023 DOCUMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**"

Ref. 10/0066/151223.

Ciudad de México, a 23 de enero de 2024.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF-2023 DOCUMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**", así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto Moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el 15 de diciembre de 2023, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹. Asimismo, no se omite señalar que esa Secretaría realizó un envío de información adicional el 23 de enero de 2024.

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario del AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En ese orden de ideas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78 de la LGMR, se tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, se aprecia que la SICT en el transitorio segundo de la Propuesta Regulatoria estableció lo siguiente:

"Segundo. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se elimina la obligación de contar con secretaria en las unidades de verificación de los centros de limpieza citado en el numeral 6.3.1 inciso n) número 4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-019-SCT2/2015, Especificaciones técnicas y disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos., publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2016." (sic)

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

JAS/CPH/AGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





En adición a lo anterior, esa Secretaría Incluyó en el archivo anexo al formulario del AIR denominado 20231213175421_56352_2X1 NOM-043.xlsx, el análisis de los ahorros en cargas regulatorias que tendrá como resultado la acción derogatoria mencionada, cuyo contenido se resume a continuación:

Acción de simplificación regulatoria de carácter lo establecido en el Art. 78 de la LGMR	Ahorro generado por la simplificación regulatoria	Costo generado por la emisión de la PROY. NOM-043-SCT-SEMAR-ART-2023	Ahorro neto
Se elimina la obligación de contar con secretaria en las unidades de verificación de los centros de limpieza citado en el numeral 6.3.1 inciso n) número 4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-019-SCT2/2015, Especificaciones técnicas y disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2016.	\$ 23,500,800.00	\$ 11,746,621.84	\$ 11,746,621.84

Fuente: Elaboración propia con la información proporcionada por la SICT.

En ese orden de ideas, del análisis de la información remitida por esa dependencia, se observa que la simplificación regulatoria implica una reducción de los costos asociados al cumplimiento de la *Norma Oficial Mexicana NOM-019-SCT2/2015, Especificaciones técnicas y disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos*³. La eliminación del numeral 6.3.1 inciso n) número 4 de dicha norma generará un ahorro sustancial de **\$23,500,800.00**. Este ahorro se refiere principalmente a los costos relacionados con la obligación de contar con una secretaria en las unidades de verificación de los centros de limpieza.

Es importante destacar que este ahorro supera significativamente los costos generados por la emisión de la Propuesta Regulatoria, los cuales ascienden a **\$ 11,746,621.84**. En consecuencia, **el ahorro neto resultante de la acción de simplificación regulatoria es de \$ 11,755,178.16**.

Es importante resaltar que la SICT ha cumplido con lo establecido en el artículo 78 de la LGMR al detallar de manera explícita en la Propuesta Regulatoria las obligaciones regulatorias sujetas a modificación, abrogación o

³ Publicada en el DOF el 27 de enero de 2016.



derogación, además de proporcionar la información necesaria para verificar la reducción del costo de cumplimiento.

Con base en lo expuesto, se puede concluir que la SICT cumple con los criterios establecidos en el artículo 78 de la LGMR para la expedición de regulaciones. La eliminación de la obligación mencionada no solo simplifica el marco regulatorio, sino que también resulta en un beneficio económico significativo para los particulares, lo cual respalda la toma de esta medida de simplificación regulatoria.

II. Consideraciones generales.

Respecto al presente apartado, la SICT expuso en los considerandos de la Propuesta Regulatoria los antecedentes de los cuales deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, argumentando la importancia de la emisión con diversos razonamientos, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran, por lo que, con base en la información aportada, se coincidió con esa Secretaría respecto a la relevancia de la emisión de la regulación propuesta, ya que se busca incrementar la seguridad en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. La SICT, en conjunto con la Secretaría de Marina (SEMAR), la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) y la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), ha expresado su interés en alinear la normativa nacional con modelos, principios y mejores prácticas internacionales en el transporte de mercancías peligrosas, tomando como referencia las *Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas* (Reglamentación Modelo).

Dicha necesidad de armonización llevó a la determinación de modificar la *Norma Oficial Mexicana NOM-043-SCT/2003, Documento de embarque de substancias, materiales y residuos peligrosos*⁴, para alinearla con la 22ª Edición de la Reglamentación Modelo. La inclusión de esta modificación en el *Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2023*⁵, evidencia el compromiso y la prioridad que las autoridades dan a este proceso de actualización normativa.

En cumplimiento con los procedimientos establecidos por la *Ley de Infraestructura de la Calidad*⁶, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue publicado en el DOF el 7 de septiembre de 2022, dando lugar a un período de consulta pública de 60 días naturales. Durante este tiempo, los interesados presentaron sus comentarios, los cuales fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No. 1 de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, para luego ser presentados al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT).

En conclusión, se observa que la emisión de la Propuesta Regulatoria se respalda en una evaluación de la necesidad de actualización normativa, en la colaboración entre entidades gubernamentales y en el cumplimiento de los procesos establecidos por la legislación. Este documento representa un paso significativo hacia la armonización con estándares internacionales y la mejora continua de la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas en las vías de comunicación de jurisdicción federal.

III. Objetivos generales de la regulación.

Con respecto al numeral 1 del apartado I del AIR, la SICT identifica, tanto en el formulario como en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, que su objetivo principal es la actualización de la NOM-043-SCT/2003. La propuesta

⁴ Publicada en el DOF el 27 de enero de 2004.

⁵ Publicado en el DOF el 28 de febrero de 2023.

⁶ Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020.

JAS/AF/EGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





tiene como propósito fundamental alinear dicha normativa con la Reglamentación Modelo, así como el *Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas*⁷ (IMDG).

En el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, se establece que tiene como objetivo primordial definir la información esencial que debe incluir el Documento de Transporte. Esto abarca aspectos como la designación oficial de transporte, la identificación detallada de las mercancías peligrosas, la descripción de los riesgos asociados y las declaraciones que el expedidor debe realizar para garantizar la adecuada transportación de dichas mercancías.

En el campo de aplicación, la Propuesta Regulatoria declara su obligatoriedad para los expedidores, transportistas y destinatarios en el ámbito de sus responsabilidades. Esto se extiende a la gestión y transporte de mercancías peligrosas a través de las vías generales de comunicación terrestre, aérea y marítima. Se destaca que los expedidores deben elaborar el "Documento de Transporte" conforme a la información relativa a las mercancías peligrosas, cumpliendo con los requisitos detallados en la normativa y facilitarlo al transportista, quien deberá portarlo durante el traslado. Asimismo, los destinatarios deben recibir las mercancías basándose en la información proporcionada en dicho documento.

Se concluye que el objetivo principal de la Propuesta Regulatoria, según lo identificado por la SICT en el formulario del AIR y en el cuerpo de la propuesta, es la modernización y alineación de la NOM-043-SCT/2003 con estándares internacionales, mejorando la gestión y seguridad en el transporte de mercancías peligrosas en las vías de comunicación terrestre, aérea y marítima.

Bajo ese tenor, se considera que se identificaron de manera clara los objetivos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados que se esperan alcanzar una vez que entre en vigor, por lo que se tiene por atendido el presente apartado.

IV. Problemática o situación que da origen a la regulación.

Respecto del numeral 2 del apartado I del formulario del AIR, la SICT advierte la importancia de la emisión y aplicación de la Propuesta Regulatoria destacando la problemática que busca atender en el ámbito de la regulación de materiales peligrosos. La problemática identificada subraya varios aspectos críticos que requieren intervención gubernamental:

- **Rezago en la Modificación y Actualización:** La NOM-043-SCT/2003 no ha sido modificada o actualizada durante varios años, lo que genera un atraso significativo. La normativa actual se basa en la 12ª Edición de la Reglamentación Modelo, lo cual resulta incompatible y confuso para el llenado de los formatos actuales.
- **Acrónimos Desactualizados:** La falta de actualización de acrónimos crea dificultades para comprender la normativa, especialmente con la modernización e incorporación de nuevas instituciones que utilizan este medio como regulación.
- **Desajuste en el Capítulo 5:** El desajuste técnico y la falta de actualización en el capítulo 5 de la normativa generan atrasos y desactualizan el contenido, no reflejando los nuevos conocimientos generados por investigaciones actuales.
- **Incongruencia en las Especificaciones y Apéndices:** La modificación del apartado 5 (Especificaciones) genera incongruencias con el apéndice informativo construido para la NOM vigente, lo que requiere correcciones y ajustes.
- **Incompatibilidad con Nuevas Disposiciones:** La normativa actual, al tratar con condiciones de versiones anteriores, resulta en un problema para los transportistas de Mercancías Peligrosas al no relacionarse con las nuevas disposiciones, llevando a confusiones y posibles sanciones.

⁷ Publicado en el DOF el 20 de mayo de 2016.

JAS/ARF/ESG

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





- **Deficiencia en la Regulación de Documentos Digitales:** La normativa vigente carece de disposiciones claras sobre la posibilidad de utilizar técnicas de transmisión electrónica de datos, lo que impide la portación y transmisión eficiente de documentos digitales.

La información recabada del *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021* y la estadística propia de la Dirección General de Autotransporte Federal subraya la importancia de abordar estas problemáticas. La SICT presenta la siguiente información estadística de dicho Anuario respecto de los principales vehículos involucrados en colisiones; camiones unitarios, de los cuales se presentaron 1,332 colisiones; los vehículos articulados sumaron un total de 2,290 colisiones a lo largo de los tramos carreteros; y vehículos dobles articulados registraron la cantidad de 814 colisiones.

Por otra parte, de la estadística de la Dirección General de Autotransporte Federal, presenta que para el año 2022 existe un gran volumen de vehículos de carga especializada, unas 172,824 unidades, las cuales representan el 14% del total de vehículos del parque vehicular del autotransporte federal por carga y clase de servicio, de las cuales las destinadas al transporte de materiales peligrosos alcanzan un total de 140,324 vehículos, representando un 81.2% del total de unidades que conforman el parque vehicular del autotransporte federal de carga especializada. Dado ese porcentaje respecto del total de autotransporte de carga especializada, mitigar las colisiones es de suma importancia. De acuerdo con la SICT y los datos recabados del estudio "Vulnerabilidad de las Carreteras por el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos", realizado por el Instituto Mexicano del Transporte, el cual abarca cuatro años consecutivos de accidentes reportados de 2006 a 2009, dicho Instituto identificó un total de 1,199 colisiones que involucran vehículos con materiales y residuos peligrosos, que dejaron un saldo de 196 muertos y 838 lesionados, además de daños materiales por 17.8 millones de dólares, aproximadamente.

Es claro que los accidentes relacionados con el transporte de materiales peligrosos representan un riesgo significativo, tanto en términos de colisiones como de consecuencias graves, lo que destaca la necesidad de una regulación actualizada y eficiente para prevenir y mitigar estos eventos en las carreteras de jurisdicción federal. En este contexto, la emisión de la Propuesta Regulatoria se presenta como una medida esencial para mejorar la seguridad y eficiencia en el transporte de materiales peligrosos.

Por lo expuesto en este apartado, se considera que se justifica la pertinencia de emitir la Propuesta Regulatoria en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar con ella.

V. Alternativas a la regulación.

Con la finalidad de responder al numeral 4 del formulario del AIR, esa Secretaría identificó en el formulario del AIR una alternativa a la emisión de la Regulación, a saber:

Alternativas#1: No emitir regulación alguna

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1: No emitir la regulación propuesta impedirá la actualización de la Normativa a la última edición de la regulación modelo de las Naciones Unidas, que actualmente se encuentra en la 22ª Edición (recordar que la NOM vigente atiende la 12ª Edición). Lo anterior conlleva a generar costos adicionales al gobierno en lo respectivo al llenado de documento de transporte de mercancías peligrosas, puesto que deriva en riesgos y confusiones que surgen al no saber que destinatarios, expedidores, cantidades, descripciones, dimensiones y características de los productos que se transportan por las diferentes vías de transporte, al no estar al tanto de que tipo de sustancias se transportan, se ve afectado el rápido reconocimiento en que los productos que se trasladan, teniendo repercusión para su embalaje bajo estándares regulados, siendo así que no cuentan con las disposiciones y especificaciones más actuales, además de incrementar las pérdidas monetarias por los tiempos en que los transportistas aumentan sus gastos como viáticos, horas de trabajo y gastos administrativos, esto causado por no tener la

JAG/CH/ERG

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





información actualizada, teniendo problemas en revisiones que afecten su traslado, generando un gasto que tienen, principalmente en viajes del exterior o hacia el exterior, que ya han actualizado sus especificaciones, y que sí cumplen con la Regulación Internacional 22ª Edición de la ONU. En efecto, si bien ya se cuenta con una Regulación en Documento de embarque de sustancias, materiales y residuos peligrosos, ésta prevé una falta de actualización a la última Edición de la Regulación Internacional (22ª Edición), además de que se continuaría con una serie de restricciones ambiguas y formatos de ejemplo de llenado que fueron destinados para la reglamentación del 2001, y que ahora resultan incompatibles y requieren modificación, generando costos adicionales al gobernado: transportistas, expedidores y usuarios. Viendo el caso de los productos que son importados dichos productos y mercancías peligrosas representan un riesgo para las vialidades de comunicación marítimo, aéreo y terrestre, necesitan ser regulados con las especificaciones de las normas actuales vigentes, considerando que las unidades que transporten mercancías peligrosas con documento de embarque desactualizado o con especificaciones ambiguas pueden incurrir en sanciones por no contar con este documento. Esquemas voluntarios Un esquema voluntario se estima no es instrumento idóneo ya que conlleva el cumplimiento de diversas especificaciones, que engloba información que es de carácter técnico que para un usuario que no tenga los conocimientos requeridos podría incurrir en un incorrecto llenado del documento de transporte, es decir puede ser el caso de incumplimiento de diversas obligaciones. Otro tipo de regulación Lineamientos, se estima no es el instrumento idóneo, ya que la Norma Oficial Mexicana, que de acuerdo con la Ley de Infraestructura de la Calidad, prevé que es el instrumento para establecer especificaciones técnicas que atiendan o que contiene una NOM." (sic)

Derivado de lo anterior, la SICT expresó que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la situación que da origen a la misma, en virtud de que:

"El proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF-2022. Documento de transporte de mercancías peligrosas, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 07 de septiembre 2022. Surge de la necesidad de que durante el transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, se cuente con la información básica relativa a la designación oficial de transporte, con el fin de agilizar y garantizar la seguridad de los expedidores, transportistas y destinatarios dentro de la esfera de sus responsabilidades, esto es que los expedidores que presenten mercancías peligrosas para su transporte elaborarán el Documento de Transporte con base a la información relativa a dichas mercancías peligrosas, incluida toda la información y documentación adicionales que se especifican en la presente proyecto de Norma Oficial Mexicana y lo facilitarán al transportista, quien deberá portarlo durante el traslado de éstos, asimismo los destinatarios recibirán las mercancías con base en este documento. Al respecto la adecuación a las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Reglamentación Modelo, emitida por la Organización de las Naciones Unidas, capítulo 5.4, 22ª edición revisada, Nueva York y Ginebra, 2021 y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), es la base bibliográfica que se ocupó el presente proyecto de NOM siendo la versión más actual con la que se cuenta al momento, y partiendo de que la NOM vigente fue realizada con esta misma bibliografía pero con la edición 12ª del año 2001 se tiene que surge una desactualización técnica, que hace que la Normativa Mexicana tenga incompatibilidad con las Normas internacionales, causando problemas al momento de hacer este tipo de embarques de sustancias que se transportan por las vías generales de comunicación terrestre, aérea y marítima. Es por ello que se cree que esta regulación es la idónea para continuar con los beneficios que ésta genera." (sic)

En ese sentido, la SICT identifica claramente la importancia de la emisión y aplicación de la Propuesta Regulatoria, rechazando la opción de no emitir ninguna regulación. La alternativa de no emitir la regulación propuesta conlleva múltiples desventajas y costos significativos para el gobernado y el sistema de transporte de mercancías peligrosas en general.

JAGS/CA/1802

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
Felipe Carrillo
PUERTO



En primer lugar, la falta de actualización de la normativa a la última edición de la Reglamentación Modelo resultaría en un aumento de los riesgos y confusiones asociados con el transporte de mercancías peligrosas. Los expedidores, transportistas y destinatarios enfrentarían dificultades para comprender la información relevante, como destinatarios, expedidores, cantidades, descripciones, dimensiones y características de los productos transportados. La falta de conocimiento sobre el tipo de sustancias transportadas afectaría el reconocimiento rápido de los productos, generando riesgos para su embalaje bajo estándares regulados.

Además, la no emisión de la Propuesta Regulatoria mantendría restricciones ambiguas y formatos referidos a la regulación del 2001, resultando incompatibles y requiriendo modificaciones. Esto generaría costos adicionales para los transportistas, expedidores y usuarios, ya que la información no estaría actualizada, lo que podría resultar en problemas durante las revisiones y aumentar las pérdidas monetarias por gastos adicionales, como viáticos, horas de trabajo y gastos administrativos.

En el contexto internacional, la falta de alineación con la 22ª Edición de la Reglamentación Modelo podría afectar a los productos importados, exponiéndolos a riesgos y regulaciones desactualizadas. Esto podría resultar en sanciones por no contar con documentos de transporte actualizados y en cumplimiento con las normativas internacionales.

Por último, la SICT subraya que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para abordar la problemática identificada, ya que se basa en la necesidad de contar con información actualizada durante el transporte de mercancías peligrosas para garantizar la seguridad de los expedidores, transportistas y destinatarios. La adecuación a la Reglamentación Modelo y al IMDG respalda la idoneidad de la regulación propuesta.

En resumen, la emisión de la Propuesta Regulatoria se considera fundamental para mantener y mejorar la seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías peligrosas.

VI. Impacto de la regulación.

A. Trámites

En lo tocante al presente apartado, del análisis de la Propuesta Regulatoria y del formulario del AIR, no se identifican trámites o servicios en la misma, por lo que se coincide con esa Dependencia en lo relativo a que la Propuesta Regulatoria no crea o modifica trámites, en ese sentido, se tiene por solventado el presente apartado.

B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, se observa que la SICT proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria que las generan, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que a continuación se cita del numeral 7 del formulario de AIR:

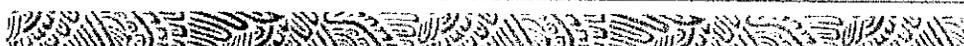
"Obligaciones#1": Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#1: 5.1.1 (5.4.1.1.1) El expedidor deberá facilitar al transportista la información relativa a las mercancías peligrosas a transportar, incluida la información y documentación adicionales que se especifican en la presente NOM. Esta información podrá facilitarse por medio de un documento para el transporte de mercancías peligrosas o, con el acuerdo del transportista, por medio de técnicas de TED o IED.

Justificación#1: Se agregan las nuevas técnicas TED y IED para mejorar la eficiencia del tiempo y resguardo de los documentos digitales, facilitando así la transmisión de datos, en beneficio sobre las cuestiones de papelería que resulta principalmente en un ahorro para los transportistas ya que, contar con medios digitales facilita el manejo de la información. Tratamiento electrónico de datos (TED) y en el intercambio electrónico de datos (IED) como medios alternativos a la documentación. Las

JAS/CM/ERGG

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
Felipe Carrillo
PUERTO



disposiciones y numerales que fueron modificadas se presentan a manera de cuadro con su debida justificación (ver anexo 1)."

"Obligaciones#2*: Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#2*: 5.1.1.3 (5.4.1.1.3) Cuando la información relativa al transporte de las mercancías peligrosas se entregue al transportista por medio de técnicas de TED o IED, el expedidor deberá estar en posibilidades de presentar la información en forma de documento en papel sin demoras y con la información en el orden exigido en esta NOM.

Justificación#2: Las técnicas TED Y IED son enfocadas para los transportistas que emprenden un viaje y que por diversas situaciones pueden llegar a dañar los documentos que contienen la información relativa al transporte de las mercancías peligrosas, y que no tienen posibilidad de imprimir nuevamente la información ya que, en su recorrido por carreteras federales no existen zonas urbanizadas a las cuales puedan acceder para una pronta impresión, además de que dejar las unidades con material peligros en paraderos o en las carreteras resulta peligroso y puede generar accidentes. Esto no exime a los expedidores de poder contar con el documento en físico."

"Obligaciones#3*: Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#3*: 5.1.5.10 (5.4.1.5.10) Referencia de clasificación de los artículos de pirotecnia Cuando se transporten artificios de pirotecnia de los Nos. ONU 0333, 0334, 0335, 0336 y 0337, el documento de transporte de mercancías peligrosas contendrá una o más referencias de clasificación expedidas por la autoridad competente. Esas referencias de clasificación comprenderán el nombre del Estado de la autoridad competente, indicado mediante el signo distintivo utilizado para los vehículos automóviles en el tráfico Internacional, la identificación de la autoridad competente y un número de serie exclusivo. Los siguientes son ejemplos de esas referencias de clasificación: GB/HSE123456 D/BAM1234 USA EX20091234 Se sustituirá "x" por "1" o "2" según corresponda. El signo distintivo del Estado de matriculación utilizado en los automóviles y los remolques en el tráfico internacional, por ejemplo, de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Circulación por Carretera de 1949 o la Convención de Viena sobre la Circulación Vial de 1968."

Justificación#3: Los artículos explosivos regulados por la Secretaría de la Defensa Nacional son productos considerados como material peligroso que la propia secretaría regula para su traslado, para los UN contenidos en el numeral en el 5.1.5.10 (5.4.1.5.10) considerados como pirotécnicos se expresa que aparte de contar con las referencias de clasificación deben de llevar códigos de clasificación específicos."

"Obligaciones#4*: Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#4*: 5.1.6 (5.4.1.6) Declaración 5.1.6.2 (5.4.1.6.2) Si la documentación para el transporte de mercancías peligrosas se presenta al transportista mediante técnicas de TED o IED, las firmas pueden ser electrónicas o pueden ser reemplazadas por los nombres (en mayúsculas) de las personas autorizadas para firmar. 5.1.6.3 (5.4.1.6.3) Si la información relativa al transporte de las mercancías peligrosas se entrega al transportista mediante técnicas de TED o IED, y posteriormente esas mercancías peligrosas se transfieren a un transportista que requiere un documento de transporte de mercancías peligrosas en papel, el transportista se cerciorará de que en el documento en papel aparezca la mención "Original recibido en formato electrónico" y el nombre del signatario figurará en letras mayúsculas.

Justificación#4: Se precisa sobre las técnicas TED y IED que mejoran la transmisión de datos esto para efectos del documento de la declaración."

"Obligaciones#5*: Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#5*: 5.2 (5.4.2) Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo. 5.2.3 (5.4.2.3) Si el certificado de arrumazón del contenedor/vehículo se presenta al transportista mediante técnicas de TED o IED, las firmas pueden ser reemplazadas por los nombres (en mayúsculas) de las personas autorizadas para firmar. 5.2.4 (5.4.2.4) Si el certificado de arrumazón del contenedor/vehículo se entrega al transportista mediante técnicas de TED o IED, y posteriormente esas mercancías peligrosas se transfieren a un transportista que requiere un documento de transporte de mercancías peligrosas en papel, el transportista se cerciorará de que en el documento en papel aparezca la mención "Original recibido en formato electrónico" y el nombre del signatario aparecerá en letras mayúsculas.

Justificación#5: Se precisa sobre las técnicas TED y IED que mejoran la transmisión de datos esto para efectos del documento certificado de arrumazón del contenedor/vehículo."

~~ASISTENTE~~

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
Felipe Carrillo
PUERTO



"Obligaciones#6": Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#6: 5.4 (5.4.4) Conservación de la información relativa al transporte de mercancías peligrosas. 5.4.1 (5.4.4.1) El expedidor conservará una copia del documento de transporte de mercancías peligrosas y de la información y documentación que se especifiquen en esta NOM durante un período mínimo de tres meses. 5.4.2 (5.4.4.2) Cuando los documentos se conserven en formato electrónico o en un sistema informático, el expedidor deberá poder reproducirlos en forma impresa.

Justificación#6: Se pide la conservación de una copia del documento de transporte de mercancías peligrosas y de la información y documentación que especifica la NOM, durante un tiempo determinado para así no tener extravíos de documentación."

La SICT presenta una explicación sobre las acciones regulatorias propuestas en la PROY-NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF-2022, por lo que se observa que ha identificado las obligaciones específicas y los artículos aplicables que establecen o modifican estándares técnicos.

En consecuencia, se concluye que la SICT presenta argumentos claros y detallados para respaldar cada una de las obligaciones propuestas, destacando la necesidad de mejorar la eficiencia, reducir riesgos y garantizar la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas. La Propuesta Regulatoria busca adaptarse a los avances tecnológicos y mejorar la gestión de la información en este ámbito crítico, por lo que se considera atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios.

C. Costos

En lo tocante a los costos de cumplimiento de la norma para los particulares, esa Secretaría menciona lo siguiente en su respuesta al numeral 9.1 del formulario del AIR:

"Describe o estime los costos#1": Con la actualización de la NOM, se establecieron nuevas disposiciones para el transporte de material peligroso además de la incorporación a las técnicas de tratamiento electrónico de datos TED y en el intercambio electrónico de datos IED, como medios alternativos a la documentación escrita, lo que significa que estas nuevas disposiciones generarán un costo único ya que este documento de declaración (documento de transporte), se genera una vez por cada viaje y es único sin importar el número de modos que utilice el viaje para llegar a su destino. Este es un costo mínimo que pagarán los expedidores y transportistas de mercancías peligrosas que transitan por las vías generales de comunicación terrestre, marítima y aérea, comparado con los beneficios que tendrán para corto, mediano y largo plazo. Calculando el costo para poder realizar el documento, se paga un costo por las gestiones de documentación de materiales peligrosos de \$3,500.00 pesos, considerando la papelería, impresión y capacitación, los viajes al año parque vehicular de 2,096,952 viajes y considerando un 0.16% de vehículos que se apegarán las disposiciones en mención, da un total de 3,355 viajes. El costo final anual da un total de \$11,746,621.84 pesos."

En el documento anexo al formulario, denominado 20231213171944_56352_Anexo 2 Costos.xlsx, la SICT detalla el cálculo de los costos de la Propuesta Regulatoria, se reproduce solo el resumen a continuación:

COSTO MONETIZADO	ANUAL
VIAJES CON MATERIAL PELIGROSO \$	3,355
COSTO DE DOCUMENTACIÓN \$	3,501.10
COSTOS TOTALES REGULACIÓN PROPUESTA \$	11,746,621.84

Se observa que el costo monetizado anual de implementar la Propuesta Regulatoria se estima en \$11,746,621.84, según el análisis detallado proporcionado en el documento 20231213171944_56352_Anexo 2 Costos.xlsx. Este costo incluye los viajes con material peligroso y técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos para este tipo de material.

JAS/AM/REG
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
Felipe Carrillo
PUERTO
COMISIONADO NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA



Derivado de las consideraciones anteriores, se observa que la SICT identificó adecuadamente los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.

D. Beneficios

Respecto al numeral 9.2 del formulario del AIR, en el cual se deben describir los beneficios que aportará la Propuesta Regulatoria con su entrada en vigor, la SICT señaló lo siguiente en el formulario del AIR:

"Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1": Expedidores y transportistas de mercancías peligrosas que transitan por las vías generales de comunicación terrestre, marítima y aérea.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1: En la NOM vigente se detectó que en el numeral 5.5.2 el cual enuncia lo siguiente: "El certificado deberá ser firmado y fechado por el expedidor y/o embarcador. El texto de esta declaración y la información especial relativa a los riesgos que presenten las sustancias o materiales que se han de transportar, deben incluirse en el Documento de Embarque. Esta información puede ser transmitida por medios electrónicos u otras técnicas de elaboración automática de datos." Se observa una imperfección en su redacción dejándose fuera de comprensión si el documento de embarque, los certificados, los textos de declaración y la información especial relativa a los riesgos pueden llevarse en medios digitales para su portación. Con la nueva propuesta de regulación uno de los principales beneficios aplicables es principalmente la incorporación a las técnicas de tratamiento electrónico de datos TED y en el intercambio electrónico de datos IED, como medios alternativos a la documentación escrita, las cuales facilitan la transmisión de datos digitales, teniendo beneficios monetarios directos en las cuestiones de impresión de los documentos, partiendo de esto se genera un ahorro considerable al sector transportista. Por lo anterior se estima que un 25% de transporte de mercancías peligrosas adopten esta nueva forma de transmisión de datos, alcanzando un total de viajes con materiales peligrosos del orden de 1,276,290 (utilizable para efectos de documento de embarque e información relativa al transporte), y un ahorro en impresión y documentación de \$3,501.00 pesos, alcanzando un beneficio anual de \$40,214,621.61 pesos. Ver anexo 3. Beneficios cualitativos. Por otra parte, se considera que las gestiones administrativas como son: • Aumento de la productividad. • Acceso fácil y permanente. • Preservación del documento. • Recuperación en caso de desastres. • Ahorro de espacio. • Preservación del medio ambiente. • Tiempos de transmisión. • Seguridad del resguardo de la información en nubes digitales. Son beneficios que la propuesta de regulación genera de manera directa al sector expedidor y transportista, de manera que fortalece y beneficia dado que, si bien no se cuantifican, se incluyen como beneficios cualitativos que la propuesta de regulación genera. En efecto, técnica TED y IED generan ahorro en impresión de papel, lo que permite ahorros no solo de la impresión del documento, sino también en almacenaje, archivo, búsqueda posterior (horas-hombre), etc." (sic)

Al respecto, tomando como base el contenido de los documentos anexos denominados 20240119122659_56565_anexo 4 NOTA La reducción del papel en la era digital.docx y 20240119122659_56565_Anexo 5 NOTA Ventajas de usar información digital.docx, que analizan la importancia y beneficios de la digitalización de documentos, se destaca que la SICT detalla en el archivo anexo al formulario del AIR denominado 20231213171944_56352_Anexo 3 Beneficios.xlsx, la forma en la que se llega a la estimación monetaria de los beneficios que serán generados por la emisión de la Propuesta Regulatoria. En el presente dictamen se cita el resumen:

Beneficio monetizado	ANUAL
DOCUMENTO EMBARQUE E INFORMACIÓN RELATIVA	
VIAJES CON MATERIAL PELIGROSO	\$ 1,276,290.00
COSTO DE DOCUMENTO	\$ 3,501.00
BENEFICIO TOTAL	40,214,621.61

ASIS/CI/1/036

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





De acuerdo a lo informado por la SICT al respecto, la Propuesta Regulatoria presentará una serie de beneficios, impactando a diversos actores involucrados en el transporte de materiales peligrosos. Sumando ambos conceptos, se alcanza un **beneficio total de \$40,214,621.61**, como se presenta en el documento 20231213171944_56352_Anexo 3 Beneficios.xlsx.

Adicionalmente, la SICT reconoce beneficios cualitativos derivados de la propuesta, como el aumento de la productividad, acceso fácil y permanente a la información, preservación del documento, recuperación en caso de desastres, ahorro de espacio, preservación del medio ambiente, tiempos de transmisión y seguridad del resguardo de la información en nubes digitales. Aunque estos beneficios no se cuantifican de manera específica, se consideran elementos valiosos que fortalecen y benefician directamente al sector expedidor y transportista especializado.

En resumen, se concluye que la Propuesta Regulatoria no solo busca generar beneficios económicos tangibles mediante el ahorro en costos de impresión, sino que también busca mejorar la eficiencia operativa y brindar ventajas cualitativas que impactarán positivamente en la gestión y seguridad del transporte de materiales peligrosos.

Finalmente, del análisis de los costos y beneficios de la Propuesta Regulatoria, es posible concluir que se trata de una Norma económicamente eficiente, puesto que sus beneficios son mayores a los costos de cumplimiento, de acuerdo a que el beneficio neto es **\$ 28,467,999.77**, al restar **\$ 11,746,621.84**, correspondientes a costos brutos, de los **\$ 40,214,621.61**, relativos a beneficios brutos.

VII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Por lo que hace a la información solicitada en el numeral 11 del formulario del AIR, se observa que la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación propuesta, de acuerdo con lo manifestado por la SICT y que se retoma a continuación:

- **Transporte Terrestre:** las autoridades responsables de la verificación, según el modo de transporte, llevarán a cabo la evaluación del grado de cumplimiento de la NOM para el transporte terrestre. Esta verificación se realizará a través de unidades de Inspección acreditadas y aprobadas, conforme a lo dispuesto por la *Ley de Infraestructura de la Calidad*.
- **Transporte Aéreo:** la evaluación de la conformidad en el transporte aéreo será realizada en las verificaciones a concesionarios, permisionarios u operadores aéreos y a las aeronaves relacionadas. La autoridad aeronáutica llevará a cabo estas verificaciones, utilizando su personal verificador y/o unidades de verificación acreditadas y aprobadas. Se verificará el cumplimiento de la normativa aplicable al transporte aéreo y del Documento 9284-AN-905 denominado "*Instrucción Técnica para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*", emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- **Transporte Marítimo:** en el transporte marítimo, la evaluación del grado de cumplimiento se realizará de acuerdo con la normatividad interna y los instrumentos internacionales vigentes, de los cuales México sea parte. La autoridad marítima será responsable de llevar a cabo la evaluación de conformidad, ya sea directamente o mediante unidades de verificación acreditadas y aprobadas, según lo establecido por la *Ley de Infraestructura de la Calidad*.

Estos mecanismos de implementación aseguran una supervisión integral y específica en cada modalidad de transporte, procurando garantizar el cumplimiento de la regulación propuesta en todas las etapas de la cadena logística, desde el expedidor hasta el destinatario, con el objetivo de mantener estándares de seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías peligrosas.

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Por ende, con base en la claridad de la descripción de los mecanismos implementados, la ausencia de implicaciones financieras adicionales y el impacto positivo en la seguridad en las vías generales de comunicación, se tiene como atendido el presente apartado.

VIII. Evaluación de la propuesta.

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, la SICT explica en su respuesta al numeral 13 del formulario del AiR que la referida evaluación se llevará a cabo mediante la construcción de indicadores específicos, utilizando estadísticas generadas a partir de la verificación de vehículos y el análisis de la documentación asociada, a saber:

"Se llevará un registro de los vehículos verificados que cuenten con la documentación ya sea en formato digital o en impreso, y se comparará con los vehículos sujetos al cumplimiento registrados ante esta Dependencia. Esta Norma se evaluará por medio de la construcción de indicadores los cuales se realizarán por medio de la estadística que se genere, a saber: % de transportistas que manejan datos digitales en medios electrónicos = # de transportes o viajes inspeccionados con documentos digitales o técnicas TED o IED/ Total de la flota de materiales peligrosos. % de transportistas en cumplimiento = # de transportes o viajes inspeccionados con su documento de embarque / Total de la flota de materiales peligrosos." (sic)

De lo anterior, se extrae que la SICT establecerá un sistema de evaluación basado en la cuantificación de la utilización de documentos digitales y la conformidad de los transportistas con la normativa propuesta. Este sistema se apoyará en indicadores clave, tales como el porcentaje de transportistas que gestionan datos de manera electrónica y el porcentaje de cumplimiento de los transportistas, proporcionando así una base cuantitativa para medir el impacto y la efectividad de la Propuesta Regulatoria en el transporte de materiales peligrosos.

En ese contexto, se da por atendido el presente rubro.

IX. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AiR, relativo a si la SICT consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la Propuesta Regulatoria, esa Secretaría indicó que se llevó a cabo una consulta activa con diversas partes interesadas y grupos representativos del sector, con el objetivo de incorporar sus opiniones y consideraciones en la elaboración de la Propuesta Regulatoria. El mecanismo principal utilizado fue la formación del grupo de trabajo en el cual participaron actores relevantes del ámbito, los cuales esa Secretaría identifica como la AMOTAC, ANTP, ANIQ, ANAFAPIT, CANACINTRA, CANACAR y CONATRAM, así como otros particulares vinculados al transporte de mercancías peligrosas.

Durante las sesiones de consulta, se abordaron temas cruciales, como la alineación a estándares internacionales, en este caso, la Reglamentación Modelo y el IMDG. Se acordó la necesidad de actualizar ciertos Números ONU de materiales pirotécnicos, facultando a las autoridades competentes para su vigilancia.

Además, se llevó a cabo otra consulta con los expedidores, transportistas y destinatarios, de acuerdo a la esfera de las responsabilidades que tienen en el manejo y transporte de mercancías peligrosas por vías terrestres, aéreas y marítimas. Esta consulta adicional permitió obtener opiniones respecto de disposiciones específicas, como la eliminación de la obligación de contar con secretaria en las unidades de verificación de los centros de limpieza, lo cual determinó la forma en que se realizaría la simplificación regulatoria.

Por último, se informa a la SICT que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, esta Comisión hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su

JAS/BAH/ASC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





recepción; a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29005>

Por lo anteriormente expresado, se resuelve emitir el presente **Dictamen Final** conforme a lo previsto en el artículo 75 de la LGMR; de esta forma, la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, en los términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la CPEUM y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁸.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁸ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

JAAS/DRF/EAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer

