Acuse

"2009, Año de la Reforma Liberal"

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Of. No. COFEME/09/2034

Asunto: Se emite dictamen total sobre el anteproyecto de referencia.

México, D.F., a 11 de junio de 2009.

C.P. FRANCISCO SUÁREZ WARDEN
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E

Me refiero al anteproyecto denominado **"Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-035-SCT-2-2008, Remolques y semirremolques – Especificaciones de seguridad y métodos de prueba"** (el Anteproyecto), así como a su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados originalmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el día 14 de enero de 2009, vía el portal de internet de Manifestaciones de Impacto Regulatorio. Asimismo, me refiero a la comunicación enviada por la SCT y recibida por este órgano desconcentrado el día 27 de abril de 2009, a propósito de la solicitud de ampliaciones y correcciones a la MIR, realizada por esta COFEMER a través del oficio COFEME/09/0575, de fecha 28 de enero de 2009.

Al respecto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, 69-G y 69-J, primer párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), y habida cuenta que mediante el oficio citado en último término, la COFEMER consideró procedente el supuesto de emisión de regulación invocado por la SCT a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria[1], se emite el siguiente:

Dictamen total

1. Con motivo de la presentación del Anteproyecto y su MIR, la COFEMER recibió opiniones de diversos interesados y participantes del sector transportes, mismos que se citan a continuación[2]:

   a) Ing. Salvador Saavedra C., Director de Tecnología para el Transporte SALS, S.A. de C.V. (19 de enero de 2009);

   b) C. Carlos Legaspi, Gerente General de RESALTA (19 de enero de 2009);

   c) Ing. E. Rodolfo Sánchez Navarrete, Dir. *Sales & Marketing* Latinoamérica & Gte. Gral SAF-*Holland International* de México (17 de febrero de 2009);

[1] Publicado por el Titular del Ejecutivo Federal en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 2007.
[2] Tal documento se encuentra disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.apps.cofemer.gob.mx/cofemerapps/scd_expediente.asp?ID=10/0411/140109

d) Ing. Antonio Jorge Capiz, Gerente de Autotransporte de la Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (15 de mayo de 2009);

e) LCE. J. Humberto Valdez Esquer, Comercializadora Importadora y Exportadora (20 de mayo de 2009); y,

f) C. Luis Armando Fuentes Noriega (25 de mayo de 2009).

En este sentido, se solicita a la SCT analizar y dar contestación de manera puntual y precisa a cada uno de los planteamientos vertidos en los escritos antes mencionados, remitiendo dicha contestación a esta COFEMER como parte de la respuesta al presente dictamen total.

2. En congruencia con lo referido en el artículo 3 de la LFPA, la COFEMER solicita a la SCT señalar en el contenido del Anteproyecto: i) el cargo completo del funcionario público que lo expediría; y, ii) los ordenamientos jurídicos que lo facultan para expedirlo.

3. En el numeral 2 del Anteproyecto, denominado "Referencias", la SCT señaló las Normas Mexicanas (NMX) y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM´s) que guardan relación con las medidas propuestas por el Anteproyecto en análisis. Al respecto, de la revisión realizada por esta COFEMER a los Catálogos de Normas Mexicanas y de Normas Oficiales Mexicanas de la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía[3], este órgano desconcentrado advierte que, al parecer, la nomenclatura y/o denominación de las siguientes NMX y NOM´s resulta distinta a la observada en los Catálogos antes citados, como se muestra y enfatiza a continuación:

   a) La Norma Mexicana "NMX-D-225-1996-SCFI, Autotransporte**s** de carga - Películas reflejantes - Especificaciones y métodos de prueba", así como la Norma Oficial Mexicana "NOM-008-SCFI-2002, Sistema General **de Unidades** de Medida";

   b) La Norma Oficial Mexicana "NOM-006-**SCT2/**2000, Aspectos básicos para la revisión ocular diaria de la unidad destinada al autotransporte de materiales y residuos peligrosos";

   c) La Norma Oficial Mexicana "NOM-023-**SCT2/**1994, Información técnica que debe contener la placa que portarán los autotanques, recipientes metálicos intermedios para granel (RIG) y envases de capacidad mayor a 450 litros que transportan materiales y residuos peligrosos"; y,

   d) La Norma Oficial Mexicana "NOM-020-**SCT2/**1995, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados **al** transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312".

Por lo expuesto, este órgano desconcentrado solicita a la SCT analizar lo antes referido y, en su caso, realizar al Anteproyecto las adecuaciones y precisiones que correspondan.

[3] Disponibles en las siguientes direcciones de internet: www.economia-nmx.gob.mx y www.economia-noms.gob.mx, respectivamente.

4. En el artículo 3 del Anteproyecto, la SCT establece la definición de varios términos, de los cuales esta COFEMER considera conveniente formular los siguientes comentarios:

   a) El término "Remolque" es definido de manera distinta a lo previsto en el Título I del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales (el RTCF)[4], así como en el numeral 4 de la "Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, 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 NOM-012)[5];

   b) El término "Semirremolque" es definido de manera distinta a lo previsto en el Título I del RTCF[6], así como en el numeral 4 de la NOM-012[7]; y,

   c) El término "Convertidor" es definido de manera distinta a lo previsto en los numerales 4 de la NOM-012[8] y 3.8 de la "Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000, Transporte terrestre - Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado - Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal" (la NOM-068)[9].

   En este sentido, la COFEMER solicita a la SCT analizar lo antes expuesto, a fin de que esa Secretaría valore la pertinencia de realizar los ajustes y adecuaciones que correspondan al Anteproyecto.

   En adición a lo anterior, la COFEMER hace notar a la SCT que en el numeral 3.3 del Anteproyecto, esa Secretaría señala que por el término "Capacidad de Carga" se entenderá como "...la capacidad para la cual ha sido diseñado el remolque o semirremolque. Esta capacidad de carga considera las condiciones particulares de las carreteras y puentes federales". En tal virtud, la COFEMER solicita a la SCT informar cuáles son las condiciones particulares de las carreteras y puentes federales a las que alude esa Dependencia en dicho apartado del Anteproyecto, precisando, de que forma las mismas determinaron las medidas regulatorias que se proponen para el diseño de los remolques y semirremolques.

5. Dentro del Anteproyecto, la SCT establece una serie de términos y abreviaturas, mismos que no han sido definidos en el contenido de éste, tales como: "Plato de Enganche", "Perno Rey", "plancha de enganche superior" y "factor de seguridad mínimo" (numeral 4.1.1); "patines", N-m, kg-m y lb-ft

[4] Título I del RTCF.- "Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo de motor".
[5] Numeral 4 de la NOM-012.- "Remolque.- Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado".
[6] Título I del RTCF.- "Semirremolque: Todo remolque sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractor camionero de manera que parte de su peso sea soportado por éste".
[7] Numeral 4 de la NOM-012.- "Semirremolque.- Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste".
[8] Numeral 4 de la NOM-012.- "Convertidor.- Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque".
[9] Numeral 3.8 de la NOM-068.- "Convertidor (dolly o patín).- Suspensión movible que consiste en un bastidor con uno o dos ejes, provisto de llantas y una silleta llamada quinta rueda inferior, que sirve para acoplar un remolque".

(numeral 4.1.2); "ejes", "suspensión", "espigas" y "PBVN" (numeral 4.1.3); "cámaras de servicio", "cámaras de aire" y MPa (numeral 4.1.5.1); "línea de control", "SAE J844" y "SAE J1019" (numeral 4.1.5.3); "conectores de líneas de aire" (numeral 4.1.5.4); "cámaras de freno" y "vástago de las cámaras" (numeral 4.1.5.5); "sistema antibloqueo para frenos", "línea portadora de datos" y "modulador de señal" (numeral 4.1.5.6); "ajustadores de frenos" (numeral 4.1.5.7); "gancho tirón (pinzote)", "soportar un momento", "soportar un par" y "tornillos de grado 8" (numeral 4.1.7); "tolvas presurizadas", "válvulas de alivio" y "presión de trabajo" (numeral 4.3); "convertidores con lanza sencilla", "capacidad nominal mínima de arrastre", "resistencia a la ruptura" (numeral 4.4.1); "convertidores con doble lanza", "bastidor", "par horizontal", "par vertical" y "factor de corrección" (numeral 4.4.2); "peralte del material" (numeral 4.5.2); "espiga", "mazas" y "rodamientos" (numeral 5.1.1.2); y, "capacidad de arrastre" y "capacidad de las cadenas de seguridad" (numeral 5.1.1.11).

Por lo anterior, la COFEMER recomienda a la SCT analizar lo antes expuesto a fin de que esa Secretaría realice en el Anteproyecto las adecuaciones y ajustes que, en su caso, correspondan.

6. La COFEMER sugiere a la SCT que en la tabla contenida en el numeral 4.1.4 del Anteproyecto, denominada "Rines y llantas", esa Secretaría precise la unidad de medida de los valores que se encuentran expresados en la columna "medida de la rueda".

7. En el numeral 4.5.3 del Anteproyecto, la SCT señala que "...la distancia del suelo a la parte inferior de todo lo largo del estribo debe ser de 560 mm como máximo". Por su parte, la figura 3 del Anteproyecto establece un rango de distancia entre el suelo y el estribo del remolque o semirremolque de 500 a 560 mm. En tal virtud, este órgano desconcentrado solicita a esa Secretaría analizar lo anterior y, en su caso, realizar al Anteproyecto las adecuaciones y precisiones que correspondan.

8. La COFEMER solicita a la SCT analizar y considerar en la redacción del numeral 7 del Anteproyecto, denominado "Evaluación de la Conformidad", lo señalado en el artículo 80 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (RLFMN)[10], a efecto de lograr mayor claridad y precisión para los particulares sobre la forma en que se practicará la verificación de las medidas propuestas en el Anteproyecto.

   Asimismo, esta COFEMER solicita a la SCT proporcionar un análisis de factibilidad técnica de la comprobación del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Anteproyecto, en el que se explique cómo esa Secretaría contará con los mecanismos respectivos para asegurar y verificar el cumplimiento de sus medidas regulatorias; adicionalmente, dicho análisis deberá considerar la existencia de infraestructura técnica para la evaluación de la conformidad y, en caso de que ésta no exista, se debe considerar además el impacto que ocasionaría el Anteproyecto en los sectores involucrados por no existir medios para comprobar oficialmente su cumplimiento.

[10]Artículo 80 del RLFMN.- "Los procedimientos para la evaluación de la conformidad podrán elaborarse en forma general o para cada norma oficial mexicana en particular y, cuando se requiera, para normas mexicanas y podrán incluir la descripción de los requisitos que deben cumplir los usuarios, los procedimientos aplicables, consideraciones técnicas y administrativas, tiempo de respuesta, así como los formatos de solicitud del documento donde consten los resultados de la evaluación de la conformidad que deban aplicarse".

9. En el numeral 8 del Anteproyecto, la COFEMER solicita a la SCT analizar lo señalado por los artículos 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF)[11], a fin de considerar la posible participación de la Secretaría de Seguridad Pública en la vigilancia de las medidas propuestas por el presente Anteproyecto.

10. En el numeral 10 del Anteproyecto, la SCT señala que "[l]a presente norma no concuerda con norma internacional por no existir referencia alguna al momento de su elaboración". Asimismo, esa Secretaría refirió en el numeral 9 de la MIR del Anteproyecto, entre otras cosas, que "... se consideraron las normas de los Estados Unidos de América y de Canadá con la finalidad de darle cumplimiento a la armonización y equivalencia a las que se hace referencia en los artículos 2.6 y 2.7 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial de Comercio".

    Sobre esto último, la COFEMER considera que sería conveniente que la SCT: i) proporcione la denominación de las normas de los Estados Unidos de América y de Canadá a las que hace referencia esa Secretaría en el numeral 9 de la MIR; ii) aporte mayor información a propósito de la consistencia y congruencia que guardan cada una de las medidas regulatorias propuestas por el Anteproyecto con relación a las normas referidas en el inciso anterior; y, iii) informe si las medidas propuestas por el presente Anteproyecto resultan compatibles y consistentes para el caso de los contenedores que son transportados por vía marítima y que, posteriormente, son transportados por diversos vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga.

11. De acuerdo a la definición de "trámite" establecida en el artículo 69-B, tercer párrafo, de la LFPA, la COFEMER detectó que el Anteproyecto, al parecer, crea y/o modifica diversos trámites, como se mencionan a continuación, de manera enunciativa más no limitativa:

    a) Numeral 4.1.3, segundo párrafo, del Anteproyecto.- "Para el caso de remolques y semirremolques de procedencia nacional, se debe presentar la constancia de características técnicas y para el caso de procedencia extranjera el Título de Propiedad correspondiente, en el

---

[11] Artículo 70 de la LCPAF.- "La Secretaría tendrá a su cargo la inspección, verificación y vigilancia de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en sus aspectos técnicos y normativos, para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto, podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes, los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.
La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.
...".
Artículo 70 Bis de la LCPAF.- "La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, en el ámbito de sus respectivas competencias, se coordinarán en la vigilancia, verificación e inspección de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado".

que se mencione el PBVN, mismo valor que debe estar grabado en la placa de especificaciones";

b) Numeral 4.3 del Anteproyecto.- "Las tolvas presurizadas requieren ser probadas hidrostáticamente o neumáticamente a una presión de 1,5 veces la presión máxima de trabajo, y estar equipadas con una o más válvulas de alivio que abran a 1,3 veces la presión de trabajo y que permitan un flujo al menos igual al de los elementos que presurizan al tanque, lo cual se verifica documentalmente con una constancia del fabricante o importador, la cual debe estar respaldada por los registros de prueba del fabricante..."; y,

c) Numeral 5.1.1.10.2, primer párrafo, del Anteproyecto.- "El fabricante debe mantener en sus archivos el registro de las pruebas realizadas a las tolvas por un mínimo de cinco años".

Al respecto, esta COFEMER solicita a la SCT informar si, dada la naturaleza jurídica del Anteproyecto, su objetivo y campo de aplicación, y normatividad aplicable (i.e. la LFMN y su Reglamento) resultaría consistente y congruente, desde el punto de vista jurídico, que el presente Anteproyecto establezca o modifique trámites, tal y como se señala en los incisos a) a c) anteriores.

12. La COFEMER solicita a la SCT analizar y tomar en consideración en la redacción del Anteproyecto lo señalado por el artículo 34, primer párrafo, del RLFMN[12].

La COFEMER queda en espera de la respuesta de la SCT al presente dictamen, en términos de lo señalado en el artículo 69-J de la LFPA.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción IV, 9, fracción XI y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, y Único, inciso d) del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican.

Atentamente,
El Coordinador General

LIC. DAVID QUEZADA BONILLA

C.c.p. **Lic. José Humberto Lagunas Álvarez**.- Coordinador de Asesores del Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Para su conocimiento.

[12] Artículo 34, primer párrafo, del RLFMN.- *"Las dependencias determinarán la entrada en vigor de cada norma oficial mexicana que expidan, la cual no podrá ser inferior a 60 días naturales después de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción de las normas oficiales mexicanas en materia sanitaria o fitozoosanitaria y las previstas en el artículo 48 de la Ley, siempre y cuando se prevean los medios para establecer la infraestructura técnica o los sistemas para la evaluación de la conformidad con la norma de que se trate."*