

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL  
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE NORMAS Y  
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE  
4.2.-2829

2009, Año de la Reforma Liberal"



SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

Ciudad de México, a 21 de agosto de 2009.

Lic. David Quesada Bonilla  
Coordinador General de la COFEMER

Me refiero a su atento oficio número COFEME/09/2034 de fecha 11 de junio del año en curso, mediante el cual se emite Dictamen Total, sobre el Anteproyecto denominado "Proyecto de Norma Oficial mexicana PROY-NOM-035-SCT-2008, Remolques y Semirremolques – Especificaciones y Métodos de Prueba, así como de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR)" y de la comunicación turnada por esta Secretaría a ese organismo desconcentrado el día 27 de abril de 2009.

Con fundamento en el Artículo 69J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) y hecho el análisis correspondiente, a continuación se da contestación de manera puntual y precisa a cada uno de los planteamientos vertidos en el Dictamen Total antes mencionado.

1. *Interesados y participantes del sector transporte, de los que se recibieron opiniones al anteproyecto y su MIR.*

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

El Ing. Salvador Saavedra, considera que la industria fabricante de vehículos para el transporte de mercancías ante la inexistencia de regulaciones mexicanas, se apega a regulaciones extranjeras, lo que provoca que los vehículos que se comercializan en México no se les obligue a cumplir requerimientos de seguridad en frenos y luces, lo que ocasiona que estos vehículos provoquen o sufran accidentes, como el que muestra en su propio escrito.

A este respecto, se informa que el Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa al establecer la incorporación y cumplimiento de equipo y disposiciones de seguridad como las indicadas por el Ing. Saavedra tiene precisamente la finalidad de mejorar los niveles de seguridad tanto en la vida como en los bienes de las personas que utilizan los caminos y puentes nacionales, así como incrementar la competitividad del autotransporte, modernización del parque vehicular, tráfico seguro y mejorar las condiciones físico mecánicas de los remolques y semirremolques.

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

El C. Carlos Legaspi manifiesta que mientras no exista una norma que asegure al transportista un equipo con la capacidad suficiente para operar en nuestro territorio y mientras sea más importante el precio de estos activos (remolques y semirremolques) que la seguridad de todos los usuarios de las carreteras, sin importar que se obstruyan caminos con unidades dañadas por falta de especificaciones seguras, jamás se tendrá un orden en el llevar y traer de mercancías y materias primas, por lo que permanecemos en la baja competitividad.

4.2.- 2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

En respuesta a este señalamiento, se comenta que el Anteproyecto establece las características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte denominados remolques y semirremolques para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de los usuarios, de conformidad con lo que establece la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y establecer un orden normativo en la fabricación e importación de este tipo de vehículos, a fin de coadyuvar en el desarrollo de un mejor sistema de transporte terrestre.

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

**Desde el punto de vista del Ing. E. Rodolfo Sánchez Navarrete, en la industria del autotransporte la seguridad debe ser un aspecto considerado de alta prioridad, por lo que tener vehículos correctamente especificados para sus condiciones de operación y con la más alta tecnología redundará en un beneficio para toda la sociedad. Motivo por el cual están a favor de una norma de seguridad para los remolques y semirremolques.**

Como se señaló en la respuesta al Ing. Salvador Saavedra, el Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, al incorporar equipo y disposiciones de seguridad tiene la finalidad de mejorar los niveles de seguridad tanto en la vida como en los bienes de las personas que utilizan los caminos y puentes nacionales, así como incrementar la competitividad del autotransporte, modernización del parque vehicular, tráfico seguro y mejorar las condiciones físico mecánicas de los remolques y semirremolques.

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

**En reuniones de trabajo donde participaron representantes de CANACINTRA y de la Asociación Nacional de Transporte Privado, A. C. (ANTP), donde se presentaron diversas argumentaciones técnicas, se acordó presentar una propuesta de redacción del numeral 4.1.3 que incluya una Tabla que proporcione rangos de capacidad de acuerdo con lo que se permite en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 sobre el peso y dimensiones de los vehículos, tanto para unidades vehiculares que se utilicen para transitar con el peso que establece la Tabla B de pesos brutos vehicular (normal) de la NOM-012-SCT-2-2008, o para aquéllos transportistas que desean circular con el peso adicional (diferenciado) de 1.0 ton por ejes de carga y 1.5 ton por eje motriz que se especifica en la misma norma.**

4.2.- 2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

Derivado de lo anterior se adecua y corrige el numeral 4.1.3, para quedar como se indica a continuación:

#### 4.1.3 Ejes y Suspensión

4.1.3.1 Los rangos de capacidad mínima de los ejes y suspensión será de acuerdo con la tabla siguiente:

Tabla de rangos de capacidad mínima de los ejes y suspensión (CDE)

Tipo de semirremolque	Servicio	Descarga máxima permitida (NOM-012-SCT-2-2008)		Suma de Capacidad de Diseño de Ejes (CDE) min.		Peso Bruto Vehicular de Diseño (PBVD) min.	
		KG	LB	KG	LB	KG	LB
S1	Normal	10,000	22,046	11,765	25,937	20,000	44,093
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2	11,000	24,251	12,941	28,531	22,000	48,502
S2	Normal	17,000	37,479	20,000	44,093	34,000	74,958
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2	19,000	41,888	22,353	49,280	38,000	83,776
S3	Normal	23,500	51,809	27,647	60,952	47,000	103,618
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2	26,500	58,423	31,176	68,733	53,000	116,846

4.1.3.2 Se permite la fabricación de remolques y semirremolques con PBVD menores, para circular con peso por eje siempre menor a lo autorizados en la NOM-012-SCT-2-2008, debiendo mantener como mínimo las siguientes relaciones:

$$\begin{aligned} \text{CDE mínimo} &= \text{Descarga al piso a través de los ejes} \times 1.1764 \\ \text{PBVD máximo} &= \text{CDE del vehículo} \times 1.4286 \end{aligned}$$

4.1.3.3 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 que se mencione el PBVD, mismo valor que debe estar grabado en la placa de especificaciones.

4.1.3.4 En todos los casos, las espigas de los ejes deben tener una capacidad no menor al CDE, Estas características se verifican conforme al procedimiento descrito en el inciso 5.1.1.2 del presente proyecto de norma oficial mexicana".

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

El LCE. J. Humberto Valdez Esquer manifiesta que el proyecto de norma podría ser un beneficio disfrazado de regulación para los pocos fabricantes y distribuidores nacionales de remolques y semirremolques, perjudicando a trabajadores, importadores, transportistas y al propio gobierno, porque no se podría importar ningún remolque o semirremolque que sea específicamente nuevo, debido a que a partir de la apertura a la libre importación de remolques en 2004, un 99% son usados, los cuales no cuentan con la carta de especificaciones de seguridad, tendría que ser nuevo, ya que un usado ha pasado por varios dueños y ninguno cuenta con ese documento.

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

El presente proyecto, tiene por objeto primeramente establecer las especificaciones mínimas de fabricación para prevenir que se produzcan e importen unidades vehiculares que generen inseguridad en las carreteras. Por lo que respecta a la carta de especificaciones, si el importador presenta el título de propiedad donde indican las especificaciones que se establecen en el anteproyecto en comento, no sólo se cumple con la norma, además se estaría previniendo que se importaran remolques y semirremolques de dudosa procedencia e inseguros.

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

**El C. Luis Armando Fuentes Noriega, derivado de sus experiencias con normatividad similar a la propuesta, solicita de conformidad con lo presentado en su escrito, no se dé la autorización de la publicación del anteproyecto, hasta en tanto no se tengan las condiciones de control necesarias o en su defecto el compromiso real del Gobierno Federal con lo que le toca de implementar dichos controles.**

Una vez analizado el contenido del escrito de referencia, se informa que el anteproyecto considera para la comprobación del cumplimiento de las especificaciones que establece la norma un proceso de verificación de primera parte, el cual consiste en que el fabricante manifieste que su producto cumple con las especificaciones de la norma y para el caso de los importadores deberán presentar el título de propiedad o certificado del producto con el cual comprobarán que cumple con la norma, estableciendo una equidad jurídica entre fabricantes e importadores.

Con base en lo anterior el Anteproyecto en comento, incluye mecanismo de control que permiten verificar el cumplimiento de la norma, por lo que es necesario proceder a su expedición como proyecto de norma para consulta pública como lo establece la LFMN.

Con base en lo anterior, se da respuesta puntual a los escritos presentados ante la COFEMER.

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.*

Sobre el particular, se hace de su conocimiento que el C. Humberto Treviño Landois, Subsecretario de Transporte en su calidad de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte, será el funcionario público quien expedirá el anteproyecto, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o., fracción XI, 38 fracción II; 40 fracciones III y XVI, 45 y 47 fracciones I, II, III y IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o. y 5o. fracción VI, 39, 60 y 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 28, 30 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



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, este órgano desconcentrado advierte que, al parecer, la nomenclatura y/o denominación de las siguientes NMX y NOMs 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, Autotransportes 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 (RJG) 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".

Respecto a este numeral se informa que la nomenclatura y/o denominación de las Normas Mexicanas (NMX) y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM's) que guardan relación con las medidas propuestas por el Anteproyecto son; NMX-D-225-1996-SCFI, NOM-008-SCFI-2002, NOM-006-SCT2/2000, NOM-023-SCT2/1994 NOM-020-SCT2/1995, como correctamente se enfatiza en el Dictamen total.

Derivado de lo anterior se adecua y corrige en el numeral 2 REFERENCIAS del Anteproyecto, en lo que corresponde a la nomenclatura y/o denominación de las Normas Mexicanas (NMX) y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM's).



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**SCT**

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), 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).
  - b) El término "Semirremolque" es definido de manera distinta a lo previsto en el Título I del RTCF6, así como en el numeral 4 de la NOM-012; y,
  - d) El término "Convertidor" es definido de manera distinta a lo previsto en los numerales 4 de la NOM-012 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).

Por lo que corresponde a las definiciones que se establecen en el Anteproyecto, tienen por objeto facilitar el entendimiento de las especificaciones técnicas y de seguridad que se indican en este Anteproyecto, no obstante, se realizarán los ajustes y adecuaciones a dichas definiciones, en términos de lo que establece 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, asegurando para el caso de la definición de convertidor algunas precisiones para la correcta aplicación de este Anteproyecto, a fin de quedar como se indican a continuación:

- 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. Convierte un Semirremolque en Remolque. Para este proyecto se denominan convertidores con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión al vehículo delantero y convertidores con lanza doble a los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero.
- 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.
- 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.

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

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 qué forma las mismas determinaron las medidas regulatorias que se proponen para el diseño de los remolques y semirremolques.

Respecto de la precisión que se solicita, se aclara que la definición se corregirá para quedar como sigue:

Capacidad de carga: Contenido de carga en peso para el cual fue diseñado el remolque o semirremolque, a fin de que éste pueda ser arrastrado o jalado con seguridad por un camión o tractocamión.

Se elimina de la definición el enunciado al que se alude (subrayado), toda vez que las condiciones particulares de las carreteras y puentes federales, no condicionan el diseño o importación de este tipo de vehículos, por lo cual no fueron determinantes para establecer las medidas regulatorias que se proponen en el Anteproyecto.

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 (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 3844" y "SAE 31019" (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).

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**SCT**

Una vez analizadas la recomendación del numeral 5 del referido Dictamen, se modificó el Anteproyecto para aclarar e incluir la definición de los términos siguientes:

Plato de Enganche:	Estructura delantera del semirremolque que se acopla sobre la quinta rueda del tractocamión o del convertidor para transmitirle parte de su peso.
Perno Rey:	Elemento estructural, parte del plato de enganche, a través del cual se transmite la fuerza de arrastre del tractocamión o del convertidor al semirremolque.
Plancha de enganche superior:	Se elimina de la redacción.
Factor de seguridad mínimo:	Relación entre el esfuerzo de cedencia del material y el esfuerzo de trabajo calculado en condiciones de Peso Bruto Vehicular de Diseño.
Patines:	Elemento estructural del semirremolque que soporta parte de su peso cuando se encuentra desenganchado del tractocamión.
N-m, kg-m y lb-ft:	Unidades de medida de par torsional que significan Newton – metro, Kilogramo fuerza – metro y en sistema de unidades inglés libra – pie. Su definición se encuentra en la NOM-008-SCFI-2002.
Ejes:	Elemento estructural del remolque o semirremolque al que se acoplan las ruedas del mismo.
Suspensión:	Elemento estructural elástico del remolque o semirremolque que une el eje a la estructura contenedora de carga del vehículo.
Espigas:	Parte extrema del eje en el que se colocan los rodamientos que permiten que las ruedas giren y el semirremolque se desplace.
Peso Bruto Vehicular Nominal (PBVN):	Este término es reemplazado por PBVD en el proyecto final. Ya está definido.
Cámaras de servicio:	Se elimina el término en la redacción del Proyecto.
Cámaras de aire:	Se elimina el término en la redacción del Proyecto.
Mega Pascales (MPa):	Unidad de medida para medir presión que significa mega pascales. Su definición se encuentra en la NOM-008-SCFI-2002.
Línea de control:	Tubería que transmite señal neumática a las válvulas del sistema de frenos de aire para realizar la operación de frenado.
SAE 3844:	Su descripción ya se encuentra en la sección de bibliografía.
SAE 31019:	En la redacción se ha cambiado por J1402. Su descripción ya se encuentra en la sección de bibliografía.
Conectores de líneas de aire:	Elemento que permite conectar una tubería o una manguera a un dispositivo hidráulico.

4.2.- 2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**SCT**

Cámaras de freno:	Elemento que convierte la presión de aire en fuerza mecánica para frenar un remolque o semirremolque.
Vástago de las cámaras:	Componente de la cámara de freno que le permite acoplarse al ajustador de frenos, componente del sistema mecánico de los frenos.
Sistema antibloqueo para frenos (ABS):	Equipo electrónico de seguridad que mediante sensores de rotación instalados en los ejes, auxilian al sistema de frenos de servicio principal, evitando que éstos se bloqueen. También conocido como ABS por sus siglas en inglés.
Línea portadora de datos:	Capacidad del Sistema Antibloqueo para Frenos de transmitir información de falla al tractocamión a través del cable eléctrico que le provee de energía.
Modulador de señal:	Componente electrónico del Sistema Antibloqueo para Frenos que interpreta las señales de los sensores y modula la señal neumática a las válvulas del sistema de frenos de aire.
Ajustadores de frenos:	Elemento del sistema de frenos de aire que transforma el movimiento longitudinal en movimiento de rotación para frenar. A través de él se ajusta la holgura entre la zapata de freno y el tambor.
Gancho tirón (pinzote):	Elemento estructural que se fija en la parte trasera del semirremolque o de un camión y que sirve para enganchar el remolque y jalarlo.
Soportar un momento:	Resistencia que debe tener un elemento para resistir la aplicación de un par de fuerzas que de no hacerlo ocasionan que el sistema gire.
Soportar un par:	Se cambia a soportar un momento, en la redacción del proyecto para tener un solo concepto
Tornillos de grado 8:	Denominación que se da a los tornillos para aplicaciones estructurales con una resistencia mínima del acero en que son fabricados.
Tolvas presurizadas:	Tipo de remolque o semirremolque utilizado para el transporte de material en polvo o granulado que requiere de presión neumática para las operaciones de carga y/o descarga.
Válvulas de alivio:	Dispositivo mecánico de operación automática utilizado para liberar el exceso de presión dentro de un recipiente, abriéndose al alcanzar un valor predeterminado y cerrándose al caer la presión por debajo de dicho valor.
Presión de trabajo:	Presión a la que es diseñado un recipiente a presión para su segura operación.
Convertidores con lanza sencilla:	Ya esta definido.
Capacidad nominal mínima de arrastre:	La capacidad de arrastre que establece el fabricante del componente de que se trate
Resistencia a la ruptura:	Fuerza a la que el elemento se rompe.

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**SCT**

Convertidores con doble lanza:	Ya se definió anteriormente
Bastidor:	Estructura principal del convertidor.
Par horizontal y par vertical:	Par de fuerzas que se aplican sobre un elemento; dependiendo del giro que darían a ese elemento se conocen como horizontal o vertical.
Factor de corrección:	Factor por el cual se multiplican los datos incluidos en la NOM para obtener los valores correspondientes para un vehículo con más o menos ejes.
Peralte del material:	Altura vertical a todo lo ancho del estribo de la defensa
Mazas:	Componente del eje en el que se alojan los rodamientos y al que se acoplan las ruedas del vehículo
Rodamientos:	Componentes del eje que permiten que la maza gire libremente sobre el eje.
Capacidad de arrastre:	Peso máximo del remolque o semirremolque que se puede jalar con un elemento determinado.

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".

Se considera que la sugerencia de COFEMER en este caso no es aplicable, ya que se trata de valores nominales y que de incluirse la unidad de medida, puede crear confusión y una incorrecta interpretación de la normatividad, por lo cual la tabla se mantiene como se indica en el Anteproyecto.

Medida de la Rueda	Descripción	Capacidad de carga
24.5 X 8.25	Rueda de acero	3 311 kg (7 300 lb)
22.5 X 8.25	Rueda de acero	3 311 kg (7 300 lb)
19.5 X 6.00	Rueda de acero	1 634 kg (3 750 lb)
17.5 X 6.75	Rueda de acero	2 300 kg (5 070 lb)
17.5 X 8.25	Rueda de acero	2 540 kg (5 600 lb)
22.5 X 8.25	Rueda de Aluminio	3 307 kg (7 290 lb)
24.5 X 8.25	Rueda de Aluminio	3 307 kg (7 290 lb)
22.5 X 14.00	Rueda de Aluminio	5 576 kg (12 800 lb)



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.

Una vez analizado el señalamiento anterior, se hace la corrección en la figura 3 del anteproyecto con la dimensión de 560 mm como máx.

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)<sup>10</sup>, 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.

Considerando que el Anteproyecto es de observancia obligatoria para los fabricantes e importadores de vehículos destinados al mercado nacional, se estableció un procedimiento de Evaluación de la Conformidad de primera parte, el cual quedará de la siguiente manera:

#### **"7 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD"**

7.1 La evaluación de la conformidad del presente proyecto de norma oficial mexicana, una vez que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación como norma definitiva, se llevará a cabo por personas acreditadas y aprobadas, conforme a la legislación vigente y de primera parte por los Fabricantes nacionales mediante la expedición una constancia del cumplimiento de las especificaciones establecidas en la presente norma.

7.2 Los remolques y semirremolques importados para ser comercializados en México a partir de la entrada en vigor de la presente norma, deberán contar con el título de propiedad original, con lo cual se constata el cumplimiento de las especificaciones establecidas en la presente norma

7.3 Para que se permita la circulación de un remolque o semirremolque fabricado o comercializado en México, el fabricante o importador debe contar con una constancia de cumplimiento con esta NOM, emitida por una persona acreditada y aprobada conforme a la legislación vigente, donde indique que el remolque o semirremolque, con su correspondiente número de identificación vehicular (NIV), estructurado conforme a la NOM-131-SCFI-2004, cumple con los requerimientos de la presente norma. La autoridad competente, puede en cualquier momento de la vida del vehículo, verificar la veracidad de la mencionada constancia".



*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.*

Por lo que respecta a este señalamiento, es importante destacar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece en el anteproyecto como ya se indicó, para la comprobación del cumplimiento de las especificaciones un proceso de verificación de primera parte, el cual consiste en que el fabricante manifieste que su producto cumple con las especificaciones de la norma y para el caso de los importadores deberán presentar el título de propiedad o certificado del producto con el cual comprobarán que cumple con la norma, estableciendo una equidad jurídica entre fabricantes e importadores.

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); a fin de considerar la posible participación de la Secretaría de Seguridad Pública en la vigilancia de las medidas propuestas por el presente Anteproyecto.*

Lo señalado en este numeral no es jurídicamente procedente, toda vez que los artículos 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establecen que se verificarán e inspeccionarán los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando operan y explotan los caminos y puentes de jurisdicción federal, situación que no se cumple toda vez que el Anteproyecto se aplica a importadores e industria fabricante de vehículos.

10. *En el numeral 10 del Anteproyecto, la SCT señala que [ ] la 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".*

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

Lo que se señala en la MIR es que en Estados Unidos de América y Canadá no existe una Norma de Remolques y Semirremolques que concuerde integralmente con el Anteproyecto propuesto, lo que se propone es hacer compatibles las especificaciones técnicas del Anteproyecto con las diversas disposiciones que establecen las reglamentaciones vigentes en los países antes señalados, toda vez que sus reglamentaciones corresponden a los diferentes componentes y partes que se instalan en los remolques y semirremolques.

*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.*

Respecto a la solicitud de proporcionar la denominación de las normas (i), se adjunta tabla de reglamentaciones que aplican Estados Unidos de América y Canadá, las cuales contienen especificaciones técnicas de partes y componentes de los vehículos motivo del Anteproyecto propuesto. Asimismo en dicho cuadro se establece la relación de cada una de las medidas regulatorias propuestas por el Anteproyecto con las regulaciones de los países antes referidos.

Con la aplicación del anteproyecto propuesto se garantiza que el traslado de contenedores en las carreteras nacionales se realice con unidades vehiculares seguras en virtud de que dicha normatividad tiene por objeto establecer las especificaciones mínimas de seguridad y de operación que deben cumplir los equipos de autotransporte (remolques y semirremolques) que se utilizan para su transportación en carretera.

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

4.2-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

Respecto al requisito que se establece en este inciso, los fabricantes nacionales de vehículos ya proporcionan una constancia de especificaciones y para el caso de las unidades vehiculares de procedencia extranjera ya se establecen en el Artículo 36 incisos d) y f) de la Ley Aduanera, así como en el numeral 2.6.23 de la Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, modificadas en el DOF el 6 de noviembre de 2006 como requisito (título de propiedad) que deberá presentar el agente aduanal, donde se describen las características del semirremolque o remolque que se importe al país.

- 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"*

Los requisitos que se señalan en los incisos b) y c), son especificaciones de seguridad que deben cumplirse por parte del fabricante, lo cual deberá quedar registrado en la constancia que expida, a fin cumplir con el procedimiento de evaluación de la conformidad de primera parte, lo que en ningún momento se trata de un trámite

*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.*

Como se menciona en las respuestas a los incisos anteriores, los requisitos que se señalan en el anteproyecto, no se trata de trámites son especificaciones de seguridad que deben cumplirse por parte del fabricante, mismas que se sujetaran a pruebas que deberán ser hechas por el mismo fabricante lo que representa el soporte técnico de la evaluación de la conformidad de primera parte y demostrar cuando se le solicite que cumple con lo establecido en la norma.

4.2.-2829



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**SCT**

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.

Atendiendo a su consideración, en el anteproyecto de norma se incorporara un Artículo transitorio, donde se establecerá que la Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Por todo lo anterior, solicito en términos del tercer párrafo del artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, tenga a bien emitir el Dictamen Final del Anteproyecto de norma en comento, dentro del plazo establecido en la misma Ley, a fin de continuar con su publicación en el Diario Oficial de la Federación como proyecto de norma, para consulta pública.

**ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR GENERAL**

**ING. MIGUEL H. ELIZALDE LIZARRAGA**



C.c.p. Lic. Humberto Treviño Landois.- Subsecretario de Transporte.- Para su superior conocimiento.- Presente  
Ing. Juan González Cáseres.- Director General Adjunto de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Transporte.- Presente.