

Diagnóstico Nacional de Mejora Regulatoria para el Sector de Autotransporte de Carga 2022



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

Diagnóstico Nacional De Mejora Regulatoria Para El Sector De Autotransporte De Carga 2022



Diagnóstico Nacional De Mejora Regulatoria Para El Sector
De Autotransporte De Carga

Primera edición: Diciembre 2022. ISBN: xxx xxx xxx xxx(Pendiente)

Colección: Estudios de Mejora Regulatoria

ISBN: xxxx

La redacción de este documento estuvo a cargo de Francisco Parra Ibarra y elaborado por Raúl Alejandro Díaz Ventura, Violeta Quetzal Jacobo Ramírez y Marco Fernando Ticante Gutiérrez, bajo la supervisión de Carlos Ricardo Menéndez Gámiz.

Editores: Julio César Castro Vázquez y Rafael Guillen Vilchis.

Diseño de portada: Rafael Guillen Vilchis.

Fotografía de portada tomada de: [Freepik](#).

Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

Blvd. Adolfo López Mateos 2025, col. San Jerónimo Aculco Alcaldía
Magdalena Contreras, C. P. 10400 Ciudad de México, México
www.gob.mx/conamer

Derechos reservados conforme a la Ley. CONAMER, 2019.

Queda prohibida la reproducción parcial o total, directa o indirecta del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización expresa y por escrito de los editores, en términos de lo así previsto por la Ley Federal del Derecho de Autor y, en su caso, por los tratados internacionales aplicables.



Índice

Agradecimientos	1
Presentación del Comisionado Nacional de la CONAMER	2
I. Introducción	5
II. Marco regulatorio del sector transporte de carga y su relevancia	7
III. Pilares de Análisis: Economía incluyente y Eficiencia Gubernamental.	10
Economía Incluyente	10
Eficiencia Gubernamental	13
IV. Hallazgos en el pilar de Economía Incluyente	19
IV.I Se requiere de concesión para operar en el sector	21
IV.II Se requiere una Declaratoria de Necesidad de servicio o un estudio para determinar la demanda del servicio.	22
IV.III Se establece un procedimiento de conciliación	23
IV.IV Límite al número de permisos o concesiones	24
IV.V Establecimiento de tarifas	26
IV.VI Preferencia o requisito de antigüedad mínima en la actividad para apertura	28
IV.VII Incumbentes opinan sobre el otorgamiento de permisos	29
IV.VIII Preferencia a originarios o residentes del municipio o estado para la apertura	30
IV.IX Preferencia a gremios o asociaciones para la apertura	32
IV.X Se determinan zonas geográficas para operar	34
VI.XI Necesidad de permiso para transporte federal	36
V. Razonabilidad de las posibles restricciones en materia de economía incluyente	38



VI. Hallazgos en el pilar de Eficiencia Gubernamental	40
VI.I Distribución de trámites analizados por tipo de trámite	40
VI.II Establecimiento de la lista de requisitos en la regulación.	44
VI.III Publicación de lista de requisitos en un sitio electrónico.	45
VI.IV Establecimiento de unidad administrativa responsable del trámite	46
VI.V Establecimiento de medio de presentación del trámite	47
VI.VI Fundamentación y motivación de la inspección del trámite	48
VI.VII Establecimiento de plazo de resolución del trámite	49
VI.VIII Establecimiento de plazo de prevención para la autoridad	50
VI.IX Establecimiento de plazo de prevención para el solicitante	51
VI.X Establecimiento o remisión del pago de derechos.	52
VI.XI Establecimiento de vigencia del trámite	53
VI.XII Establecimiento de criterio de resolución del trámite	54
VII. Recomendaciones en materia de Eficiencia Gubernamental	55
VIII. Hacia una regulación de calidad en México	57





Agradecimientos

Diagnóstico Nacional de mejora regulatoria para el sector autotransporte de carga es una publicación de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria a cargo del Doctor Alberto Montoya Martín del Campo.

La coordinación general de este diagnóstico estuvo a cargo de Carlos Ricardo Menéndez Gámiz, Coordinador General de Proyectos Especiales de la CONAMER; fue dirigido por Francisco Parra Ibarra y elaborado por Raúl Alejandro Díaz Ventura, Violeta Quetzal Jacobo Ramírez y Marco Fernando Ticante Gutiérrez.

Este diagnóstico representa un esfuerzo por actualizar y complementar a las regulaciones locales en materia de autotransporte de carga de las 32 entidades federativas. Es importante destacar que no es un documento acabado, sino al contrario, el inicio de una etapa de diálogo e intercambio de información entre la CONAMER y los gobiernos de las entidades federativas.

Presentación del Comisionado Nacional de la CONAMER

El artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), establece en su párrafo primero que: *“Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo”.*

De igual manera, en el párrafo sexto el propio artículo señala que:

“Para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo el sector público podrá participar por si o con los sectores social y privado.”

Por último, en el párrafo noveno de este artículo la CPEUM, se establece que:

“La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e

implementando una política nacional para el desarrollo industrial sustentable que incluya vertientes sectoriales y regionales, en los términos que establece esta Constitución.”

Para lograr lo anterior, en su décimo párrafo, establece que:

“Las autoridades de todos los órdenes de gobierno, en el ámbito de su competencia, deberán implementar políticas públicas de mejora regulatoria para la simplificación de regulaciones, trámites, servicios y demás objetivos que establezca la ley general en la materia”.

Éste diagnóstico es una aportación de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria que contribuye al análisis y mejora de los procedimientos y reglas de funcionamiento para el sector autotransporte de carga en nuestro país.

El autotransporte de carga es un sector regulado por autoridades de los distintos órdenes de gobierno. Para el caso de carreteras y caminos federales, lo regula el orden federal, mientras que para las carreteras estatales y municipales se regula por autoridades de las entidades federativas y los municipios.

Esta heterogeneidad en cuanto a las facultades regulatorias de los distintos órdenes de gobierno ha producido una importante variedad en cuanto a sus objetivos, alcances y trámites, entre otros elementos. Así, la forma en que se regulan esta actividad económica ha encontrado importantes contrastes que se pueden observar también en otros sectores económicos como el comercio, la construcción y el turismo, entre otros.

De acuerdo a la fracción VII del artículo 23 de la Ley General de Mejora Regulatoria, es facultad de la CONAMER en el ámbito nacional:

“Revisar el marco regulatorio nacional, diagnosticar su aplicación y, en su caso, brindar asesoría a las autoridades competentes para mejorar la Regulación en actividades o sectores económicos específicos”.

Señalado lo anterior, éste Diagnóstico es un instrumento para fortalecer el diálogo de esta Comisión con las entidades federativas y municipios para la construcción de una agenda conjunta que permita direccionar la política de mejora regulatoria para un desarrollo incluyente y el máximo bienestar social.

**Dr. Alberto Montoya Martín del Campo,
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria**

I. Introducción

La mejora regulatoria en los últimos treinta años ha estado presente en la acción pública de los distintos ámbitos de gobierno. Su contribución a la creación de regulaciones claras, proporcionales y eficientes, así como trámites ágiles que faciliten la vida a los ciudadanos, y mejoren el funcionamiento de los gobiernos ha permitido posicionar a esta política pública como uno de los principales elementos para impulsar la competitividad y el bienestar social a nivel nacional. Prueba de ello son la reforma al artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como la aprobación de la Ley General de Mejora Regulatoria el 18 de mayo de 2018 en la que se crea la CONAMER.

La CONAMER reconoce que para la implementación efectiva de reformas que promuevan la mejora regulatoria requieren del invaluable apoyo, acompañamiento y poder de decisión por parte de los gobiernos locales. Son éstos, los poderes ejecutivos y legislativos locales quienes mejor conocen las condiciones económicas, sociales y políticas prevalecientes y necesarias para la materialización de reformas. Es por ello que, más allá de ser un texto o guía para la prescripción de soluciones en materia de mejora regulatoria, éste diagnóstico es una base para fortalecer la interlocución con entre los distintos órdenes de gobierno para la construcción de una agenda en común en materia de transporte de carga.

Para lograr lo anterior, éste diagnóstico se estructura de la siguiente manera: en el apartado de Marco regulatorio del sector,

se documenta la naturaleza y los tipos de actos jurídicos que las entidades federativas utilizan para determinar la entrada de participantes y se presentan los tipos de regulaciones analizadas. Lo anterior establece una base para las distintas autoridades sobre cuáles son los instrumentos jurídicos en los que comúnmente se pueden identificar importantes y relevantes áreas de oportunidad de mejora regulatoria.

Posteriormente, en el apartado de Método de análisis se presentan los pilares que se utilizaron para evaluar la calidad de la regulación: Economía Incluyente y Eficiencia Gubernamental.

En el apartado de Hallazgos, se describe de manera detallada cuántos y cuáles son los tipos de fallos regulatorios comúnmente identificados tanto para el pilar Economía Incluyente como el de Eficiencia Gubernamental, así como, el impacto que estos podrían tener desde la perspectiva de la mejora regulatoria.

El siguiente apartado presenta las propuestas de reforma que las autoridades correspondientes deberían tomar en cuenta y reflexionar para atender en la medida de lo posible los fallos regulatorios identificados. Por último, se concluye con elementos que desde la perspectiva de la CONAMER son necesario discutir con las entidades federativas y municipios para la construcción de una agenda regulatoria común.

Es importante señalar que los resultados aquí presentados son producto de un análisis exhaustivo por parte de la CONAMER, sin embargo, se considera necesario validar estos resultados con entidades federativas y municipios.

II. Marco regulatorio del sector transporte de carga y su relevancia

Éste análisis se realizó sobre instrumentos jurídicos pertenecientes a las 32 entidades federativas. Como parte del procedimiento de elaboración e implementación de la metodología se investigó si el sector estaba regulado en el orden estatal o municipal. Una vez identificado el orden en el que se regulaba, se inició el análisis de las leyes, reglamentos o acuerdos que norman dicho sector. En consecuencia, fueron revisadas regulaciones de este tipo:

- Leyes estatales en materia de transporte, y
- Reglamentos estatales en materia de transporte.

El sector transporte es importante por su relevancia económica, al respecto cabe destacar que de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el transporte de carga empleó en 2017 a más de 214 mil personas, del mismo modo, el censo económico del INEGI 2014 menciona que el sector de transporte representa 3.6% del total del Producto Interno Bruto (PIB). Dentro de este sector, el subsector de autotransporte de carga concentra 45.3% de la producción bruta total del sector.¹

Aunado a los datos económicos, cabe señalar que el servicio de transporte de carga no cuenta a nivel subnacional con instrumentos jurídicos homologados que muestren una manera consistente sobre cómo se debería regular la naturaleza jurídica del servicio.

¹ Censo Económico 2014. INEGI. Mini monografía disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ce/2014/doc/minimonografias/mtrans_ce2014.pdf

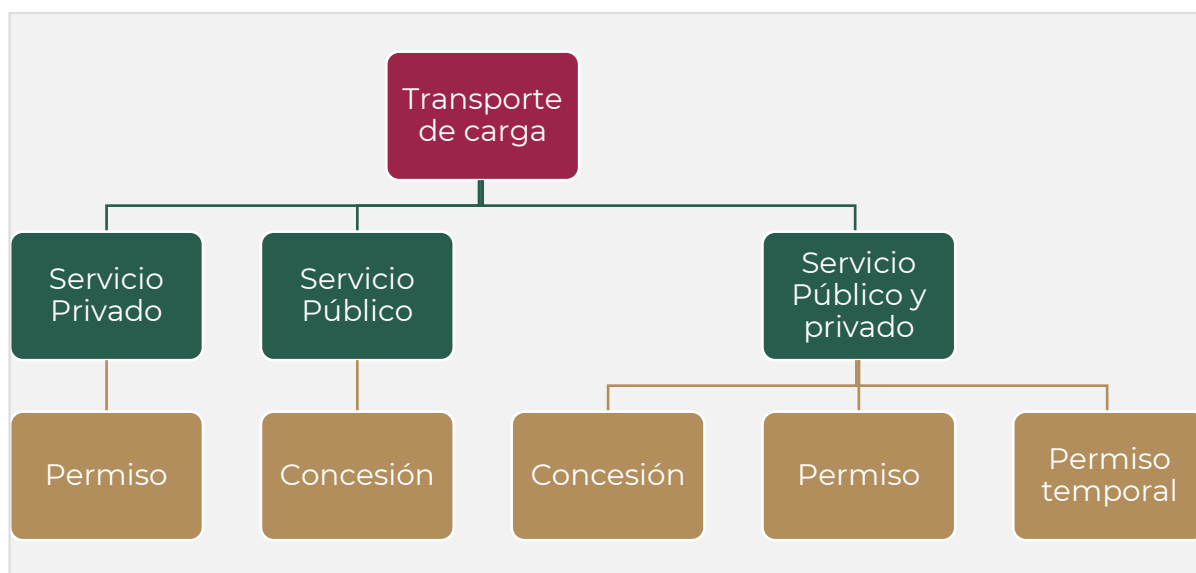
Es frecuente encontrar que el servicio de transporte de carga se encuentra regulado por medio de concesiones, pero existen regímenes en los que el regulador también contempla el permiso como opción para determinado tipo de transporte de carga, como lo es el de materiales o la auto-provisión del servicio. Así, se identificó en el estado de San Luis Potosí lo siguiente:

*“**ARTÍCULO 7º.** La prestación del servicio público de transporte corresponde al Estado, el que podrá prestarlo por sí mismo, a través de la administración pública descentralizada; u otorgar a personas físicas o morales mediante concesiones o permisos, el derecho de explotación, de conformidad con lo establecido por la presente Ley.”²*

Así pues, la regulación de la naturaleza del transporte de carga a nivel subnacional en cuanto a su explotación se puede regular de la siguiente manera:

² Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí. Disponible en: <http://sanluis.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/LEY-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-DEL-ESTADO-DE-SAN-LUIS-POTOSI.pdf>

Ilustración 1. Estructura jurídica del transporte de carga a nivel subnacional.



Fuente: Elaborado por la CONAMER.

Dicho marco jurídico podría presentar distintos fallos regulatorios, que podrían impactar en el desempeño de las actividades diarias de los participantes al momento de estar operando.

III. Pilares de Análisis: Economía incluyente y Eficiencia Gubernamental.

Para la elaboración de este diagnóstico se han conceptualizado dos pilares: Economía Incluyente y Eficiencia Gubernamental.

Economía Incluyente

Las preguntas contenidas en el pilar de economía incluyente tienen como objetivo detectar si el instrumento cuenta con los siguientes elementos: i) reglas que faciliten la apertura de nuevas empresas y la entrada de nuevos participantes; ii) Protección a los derechos de propiedad; iii) Promoción al desarrollo, la innovación y la reinversión de las empresas; y iv) Trato igualitario a todos los participantes en el mercado. En caso contrario, se considerará como posible fallo regulatorio u obstáculo toda práctica y/o especificación dentro de la regulación que limite o contravenga los elementos listados a continuación. Es importante destacar que se señalan como posibles fallos regulatorios ya que será necesario contrastar estas disposiciones regulatorias con los resultados observados en el comportamiento real del sector.

Reglas que faciliten la apertura de nuevas empresas y la entrada de nuevos participantes:

Un marco normativo promotor del ambiente de negocios es aquel que facilita la apertura de nuevas empresas y no obstaculiza su operación y funcionamiento. En busca de lo anterior, el instrumento jurídico debe evitar: i) Imponer trámites nuevos y onerosos que representen un alto costo de cumplimiento (monetario y de tiempo de espera); ii) Solicitar requisitos para abrir una empresa que dependan del arbitrio de la misma autoridad para la apertura de empresas; iii) Limitar la apertura de nuevas empresas al establecer horarios restringidos de operación o criterios de distancias mínimas entre participantes, y iv) Requerir la anuencia u opinión de una asociación o de un gremio para abrir una empresa. Asimismo, en caso de ser necesaria, una regulación proporcional basada en riesgos podrá contribuir al correcto funcionamiento del sector, clasificando los diferentes giros según su riesgo y estableciendo requisitos diferenciados de acuerdo a este.

Protección a los derechos de propiedad:

En este caso, se busca identificar si el instrumento jurídico dota de certidumbre jurídica e institucional a los solicitantes y emprendedores del sector. Así, se deberán establecer criterios claros y concretos para el otorgamiento de licencias, permisos y concesiones, de tal suerte que no se limite discrecionalmente el número de participantes que operen el sector, enfatizando la

libertad de transferir los derechos que de estas licencias o permisos deriven. De esta manera, el marco jurídico deberá propiciar la libre operación de las empresas en el sector, evitando la fijación de precios máximos y mínimos, en la medida de lo posible.

Promoción al desarrollo, la innovación y la reinversión de las empresas:

El crecimiento en el margen de ganancias empresariales incentiva la reinversión en investigación, desarrollo y ofrecimiento de servicios, lo que se traduce en más empleos, menores precios y mayor calidad de los productos y servicios. Por lo anterior, no es deseable que el instrumento jurídico obstaculice el desarrollo de las empresas mediante impuestos estatales o municipales onerosos y que se duplican, cuotas para la operación normal de las empresas, así como la obligación de refrendo de trámites excesivo que podrían perjudicar el desarrollo de las empresas, -el refrendo en más de una vez al año de una licencia, permiso o concesión es un ejemplo-.

Trato por igual a todos los participantes en el mercado:

Un marco normativo que trate por igual a todos los participantes, sean estos agentes públicos o privados, locales o foráneos, promueve la facilidad para hacer negocios. Lo que se ve reflejado en menores precios y mayor calidad de los productos y/o servicios ofrecidos, así como empleos formales en las localidades.

Estas preferencias se pueden presentar a través de exenciones de impuestos o subsidios a ciertos agentes o grupos de agentes privados; beneficios para aquellos participantes que cuenten con mayor antigüedad operando en la actividad económica; por ejemplo, en el otorgamiento de concesiones o licencias ó; favorecimientos a empresas públicas, paraestatales que participen en el sector.

Eficiencia Gubernamental

Las preguntas contenidas en el pilar de eficiencia gubernamental tienen como objetivo detectar si los trámites o requerimientos de información que se derivan de los instrumentos jurídicos están correctamente fundamentados de acuerdo al artículo 46 de la Ley General de Mejora Regulatoria.

Para lo anterior, se analizan trámites con base en los siguientes elementos. Se considerará como fallo regulatorio u obstáculo toda práctica y/o especificación dentro de la regulación que limite o contravenga los elementos listados a continuación.

Fundamentación jurídica del trámite.

Con la finalidad de otorgar certeza jurídica a los ciudadanos interesados en participar en esta actividad económica, se identifica si el trámite se encuentra correctamente fundamentado en el instrumento jurídico y si el formato del trámite, en caso de existir, también hace mención del fundamento legal.

Los trámites, licitaciones y requerimientos de información con fundamento jurídico correcto reducen los posibles casos de discrecionalidad, incrementan el cumplimiento de la regulación y brindan certeza jurídica.

El instrumento jurídico establece el área responsable de aplicar el trámite.

Con el objetivo de facilitar el cumplimiento de los trámites y requerimientos de información solicitados por las autoridades, el instrumento jurídico debe manifestar de manera clara y explícita cuáles son las dependencias y áreas administrativas correspondientes que recibirán, analizarán y dictaminarán la información solicitada. Lo anterior impacta de manera favorable el cumplimiento de la regulación y le permite a la ciudadanía dar seguimiento puntual sobre el estado de sus trámites.

Asimismo, debemos tener en cuenta la importancia de este elemento ya que al tener identificado el área responsable el ciudadano podrá realizar el trámite de manera sencilla y rápida.

El instrumento jurídico establece la lista de requisitos.

Los requisitos y requerimientos de información estipulados de forma clara y explícita reducen los posibles casos de discrecionalidad en los que pueden incurrir los funcionarios públicos. Por ello, se analiza en el instrumento jurídico o en el

formato del trámite, cuando aplique, si se establecen de manera clara todos los requisitos necesarios para que las autoridades procedan a dictaminar la solicitud.

Los requisitos se encuentran publicados en el Registro de Trámites y Servicios o en otro sitio electrónico.

Es necesario, para promover la transparencia y la calidad de los trámites, que los elementos informativos requeridos del trámite se encuentren disponibles en el Registro de Trámites para su consulta ciudadana.

El instrumento jurídico establece el plazo máximo de respuesta por parte de la autoridad.

Se lleva a cabo una revisión del instrumento jurídico o de los trámites, cuando apliquen, para determinar si se establece de manera clara y explícita el plazo máximo de respuesta con el que cuenta la autoridad para dar una resolución a los ciudadanos. Lo anterior reduce los costos administrativos de llevar a cabo trámites, ya que, al contar con información completa, el ciudadano disminuye el número de visitas a las dependencias para conocer el estado de su solicitud, además de que incrementa la certeza jurídica y reduce los posibles actos de discrecionalidad por parte de los funcionarios.

Posible obstáculo en la vigencia.

Se analizan los instrumentos jurídicos con el objetivo de identificar dos posibles obstáculos. Primero, se determina si el instrumento jurídico o los trámites, en caso de que apliquen, establecen de manera clara y explícita cuál es la validez oficial del trámite o permiso solicitado y con ello determinar su renovación. Segundo, en caso de encontrar la vigencia en el instrumento jurídico o los trámites, se analizan las veces que se tiene que renovar el trámite o el permiso otorgado, además de identificar si existe una justificación técnica que avale el plazo de renovación normado.

El instrumento jurídico establece el costo económico del trámite.

Con la finalidad de hacer más transparente la recaudación y obtención de recursos de las autoridades sub-nacionales y con el objetivo de brindar información correcta y actualizada de los costos administrativos, se analiza si el instrumento jurídico o los trámites, en caso de que apliquen, establecen de manera clara y explícita cuáles son los montos económicos para los pagos de derechos.

El instrumento jurídico da a conocer cuál es el criterio de resolución para aprobar un trámite:

El objetivo es detectar si el instrumento jurídico y los trámites, en caso de que apliquen, dan a conocer de manera clara y explícita en

qué situaciones se aprueba o rechaza una solicitud. Lo anterior busca reducir los posibles casos de discrecionalidad por parte de los funcionarios, además de incrementar el cumplimiento de los ciudadanos en cuanto a sus responsabilidades administrativas.

Se establece el medio de presentación del trámite.

Es necesario que en la propia regulación se establezca cuál será el medio de presentación del trámite, así como el mecanismo para cumplirlo, por ejemplo, una solicitud, un escrito o cualquier otro medio.

Se establece el plazo de prevención para la autoridad

En el momento en el que la autoridad recibe los documentos y requisitos necesario para realizar el trámite, esta debe de tener claridad del periodo de tiempo con el que cuenta para la revisión de la documentación y hacer del conocimiento del solicitante sobre información que hace falta o información incorrecta.

Se establece el plazo de prevención para el solicitante

Cuando la autoridad ha prevenido al solicitante es importante definir el plazo con el que esta cuenta para solventar las observaciones realizadas por la autoridad.

Se establece el fundamento y motivación de la inspección derivada del trámite

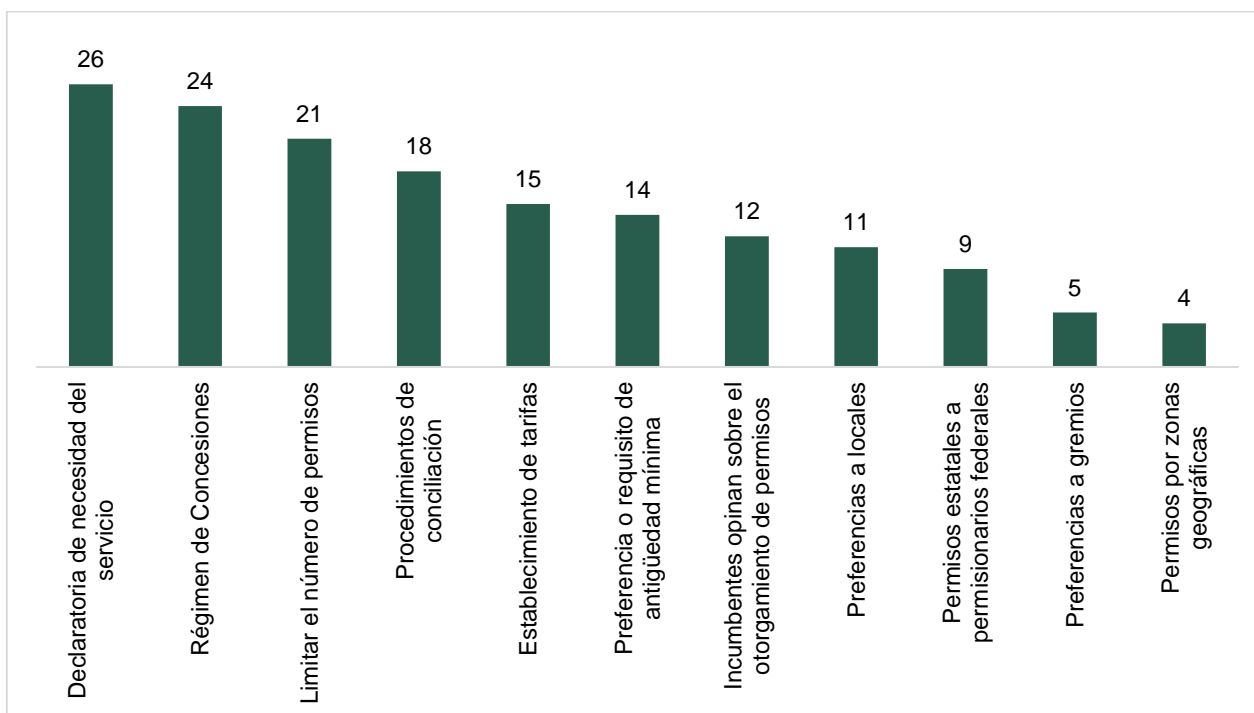
Se refiere a la regulación clara y específica del objetivo que persigue la inspección establecida para el cumplimiento del objetivo de política pública derivado del trámite requerido.

Una vez presentados los dos pilares de análisis para la elaboración de este diagnóstico se presentarán los resultados obtenidos.

IV. Hallazgos en el pilar de Economía Incluyente

Se puede identificar en las regulaciones analizadas un total de 159 posibles fallos regulatorios u obstáculos en la normatividad analizada en la materia de transporte de carga a nivel nacional.

Gráfica 1. Distribución de fallos regulatorios encontrados por tipo

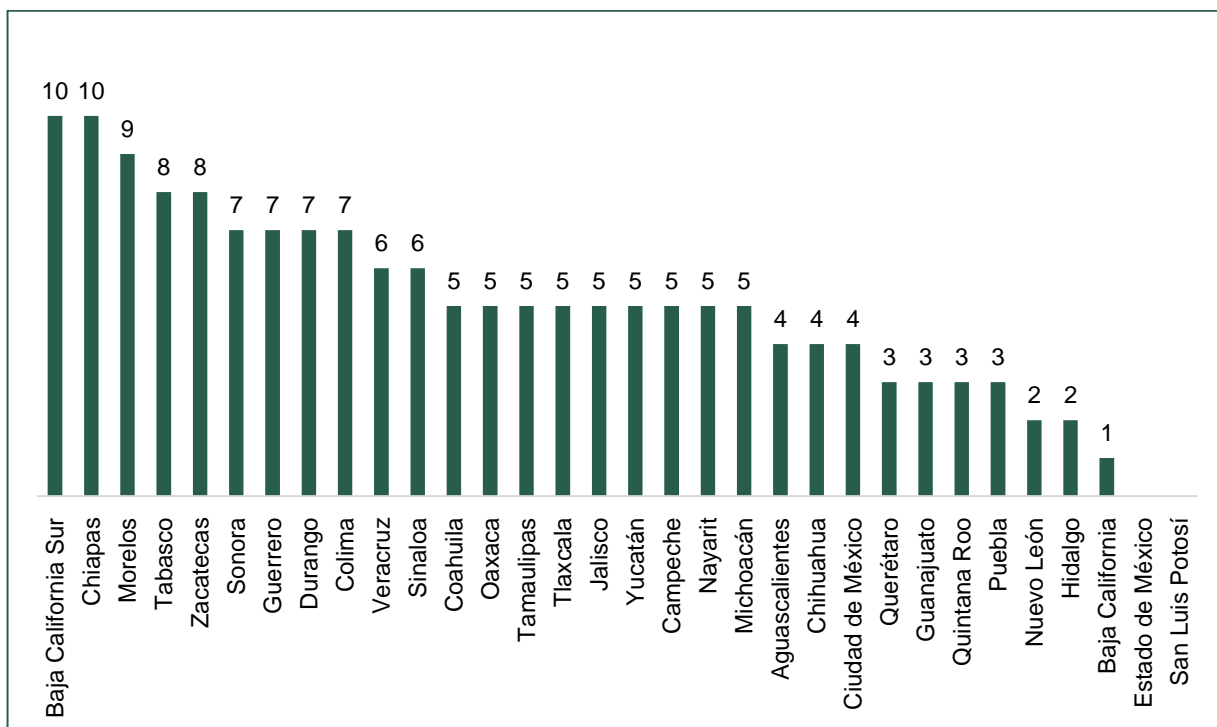


Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Dichos fallos serán analizados a detalle en los siguientes apartados, no sin antes señalar que aquél que se presentó con más frecuencia fue: i) Se requiere Declaratoria de necesidad del Servicio para operar, seguido por y, ii) Se establece un régimen de concesiones.

Los estados de Baja California Sur, Chiapas y Morelos presentaron fallos regulatorios en los instrumentos jurídicos que regulan el transporte. A continuación, una gráfica que ilustra los fallos regulatorios por entidad.

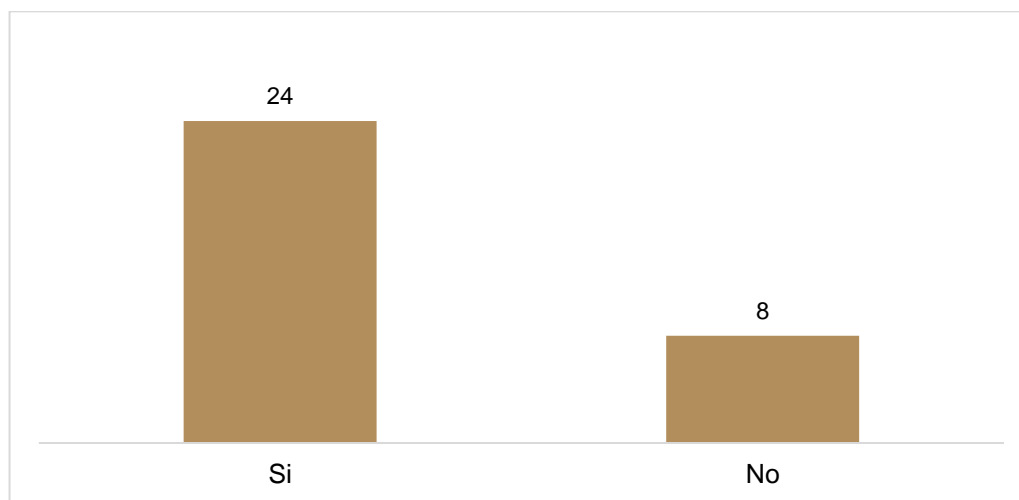
Gráfica 2. Total de fallos regulatorios encontrados por entidad



Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

IV.1 Se requiere de concesión para operar en el sector

Gráfica 3. Entidades federativas en las que se requiere concesión para operar

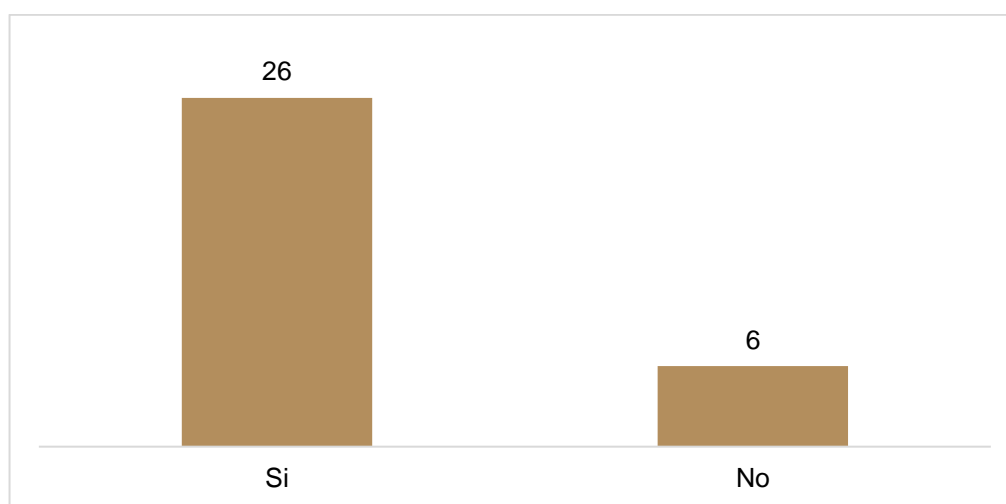


Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

En cuanto a Régimen de concesiones, se identificó que en 24 entidades federativas se requiere concesión para operar en el sector. En este sentido, sería importante realizar un análisis de proporcionalidad para cada caso y determinar si es razonable que se implemente este esquema para la participación de las empresas, que podría resultar excluyente al representar un derecho exclusivo para algunos participantes.

IV.II Se requiere una Declaratoria de Necesidad de servicio o un estudio para determinar la demanda del servicio.

Gráfica 4. Número de entidades federativas que establecen la Declaratorio de Necesidad del servicio

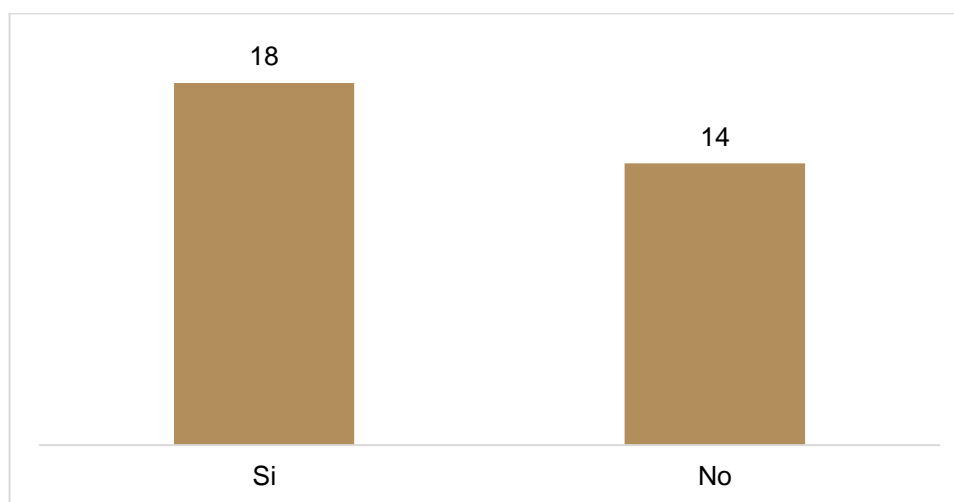


Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Se identificó que 26 entidades federativas establecen el requisito de Declaratoria de necesidad servicio, lo anterior implica que para que una empresa pueda participar en esta actividad debe esperar a que por iniciativa de la autoridad se permita la entrada de participantes, lo anterior podría inhibir la incorporación de nuevos prestados del servicio al ser un mecanismo “cerrado” de ingreso al mercado, sujeto a la decisión de la autoridad para su apertura.

IV.III Se establece un procedimiento de conciliación

Gráfica 5. Número de entidades federativas en las que se establece un procedimiento de conciliación.

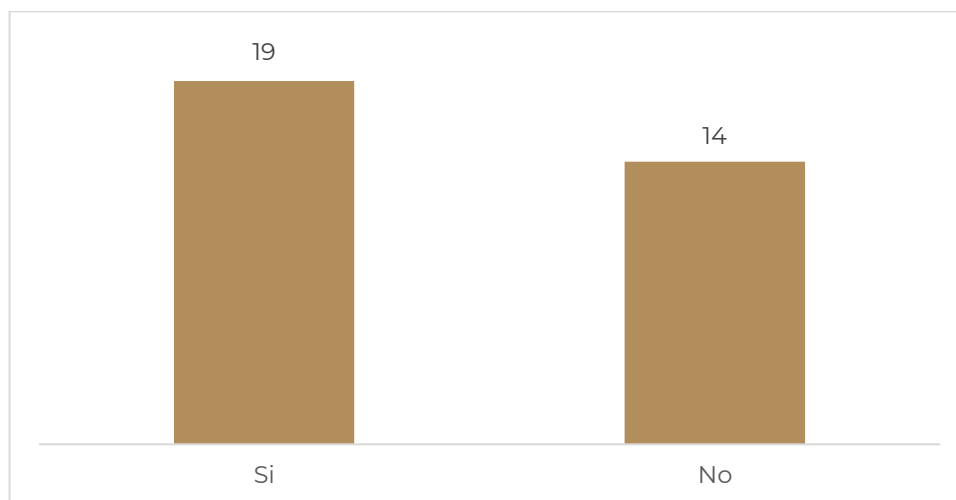


Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

En este elemento, fue posible observar la existencia de 18 entidades federativas que establecen en su regulación algún procedimiento de conciliación de intereses entre las empresas que desean ingresar al sector las que actualmente ya participan, lo anterior podría ser un incentivo a la no cooperación por parte de quienes ya operan en el sector y complicarles su entrada a los interesados en hacerlo.

IV.IV Límite al número de permisos o concesiones

Gráfica 6. Número de entidades federativas que limitan el número de concesiones o permisos.



Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Las regulaciones que establecen límites al número de concesiones que puede obtener un solo agente buscan evitar la concentración del mercado en unas solas manos. No obstante, deben ser revisadas cuidadosamente puesto que no permitir más de una concesión o permiso para un agente económico podría frenar la expansión de esa empresa además de limitar el flujo de bienes, obstaculizar al crecimiento y desarrollo de los mercados locales y regionales.

Del análisis realizado se obtuvo que 19 entidades federativas presentan este fallo regulatorio.

Ciudad de México

A manera de ejemplo se presenta el caso de la Ciudad de México, en cuya Ley de Movilidad del Distrito Federal se detectó este fallo en su artículo 95:³

“Artículo 95. *Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público que se otorguen a las personas físicas, serán individuales y no podrán amparar más de una unidad. En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación del servicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión. Ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, para efecto de evitar prácticas monopólicas.”*

Tamaulipas

También se presenta este fallo regulatorio en el estado de Tamaulipas, en su artículo 37 de la Ley de Transporte del Estado:⁴

“ARTÍCULO 37. *Las concesiones y permisos para la explotación del servicio público de transporte y de los servicios auxiliares de arrastre o traslado y salvamento, respectivamente, que se otorguen a las personas físicas, serán*

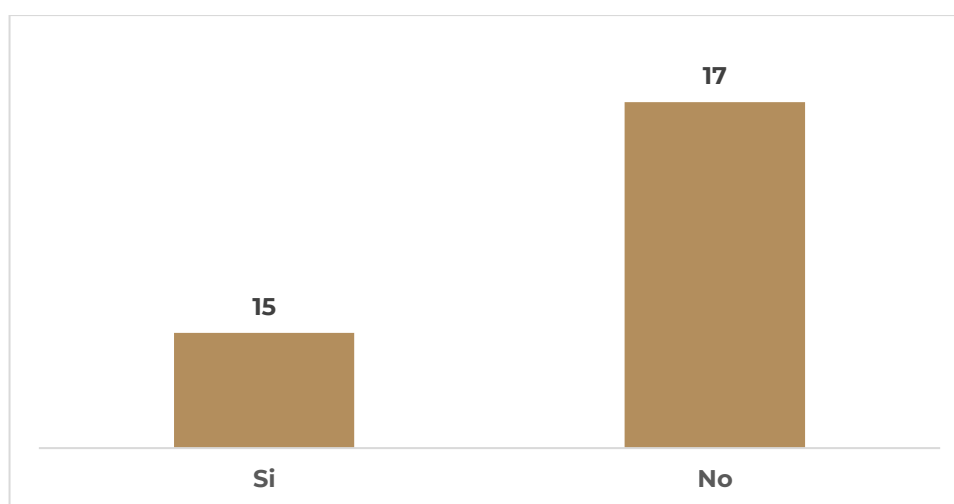
³ Disponible en: <http://aldf.gob.mx/archivo-1e8dd83d74a6c68e679b4037de46f323.pdf>

⁴ Disponible en: http://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2018/01/Ley_Transporte.pdf

individuales y no podrán amparar más de una unidad. Las personas físicas podrán ser titulares de un máximo de 5 concesiones o permisos individuales, sean en el mismo o en diferentes servicios.”

IV.V Establecimiento de tarifas

Gráfica 7. Número de entidades federativas en las que la autoridad establece o autoriza una tarifa.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

El establecimiento de tarifas es un posible fallo regulatorio que consiste en regular el cobro por la prestación del servicio en alguna ley, reglamento o instrumento normativo. Generalmente, estas tarifas son publicadas en el medio de difusión oficial del estado, lo

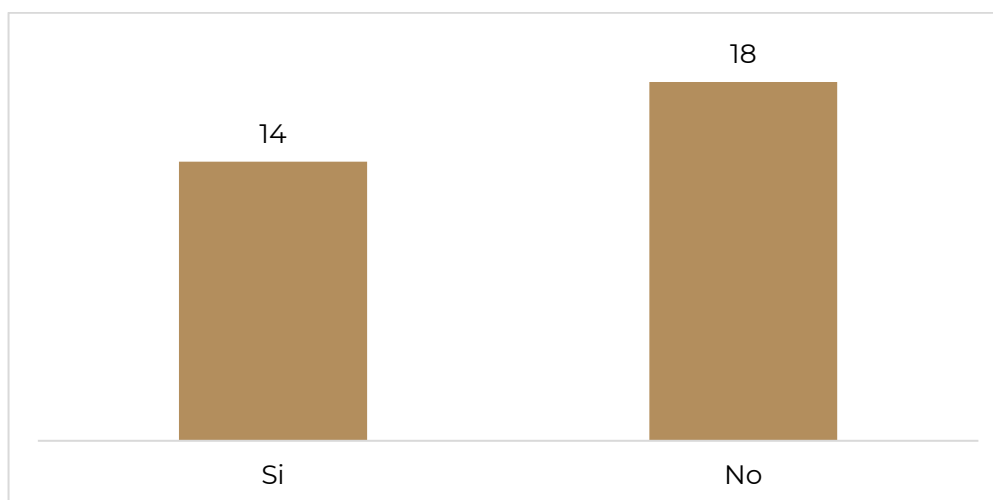
cual supone poca flexibilidad para la prestación del servicio a menor costo, o bien, la prestación de mejores servicios a cambio de un pago mayor.

En cuanto al establecimiento de tarifas por parte de la autoridad, fue posible contar 15 entidades federativas que cuentan con este elemento, lo anterior podría estar limitando la capacidad de diversificar su oferta por parte de las empresas, por lo que sería importante realizar un análisis de razonabilidad de esta medida para cada caso específico.

Esta restricción afecta a los prestadores del servicio al limitar la forma de cobrar el servicio, lo que impide ofrecerlo a un precio que se adecúe a los costos y a la innovación de los transportistas. Lo anterior, podría resultar en que el prestador del servicio no tenga incentivos para mejorar la calidad del servicio y se reduzcan los ingresos potenciales del mismo.

IV.VI Preferencia o requisito de antigüedad mínima en la actividad para apertura

Gráfica 8. Número de entidades federativas en las que se otorga preferencia o es un requisito el periodo mínimo de antigüedad para la obtención de concesiones o permisos.



Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Este obstáculo se encuentra regulado en los preceptos normativos de dos maneras: i) como requisito en el que se compruebe que el inversor tiene experiencia en el sector para poder otorgarle el permiso o concesión; o ii) estableciendo preferencias a los participantes con experiencia sobre otros que no la tengan para el otorgamiento de su permiso o concesión.

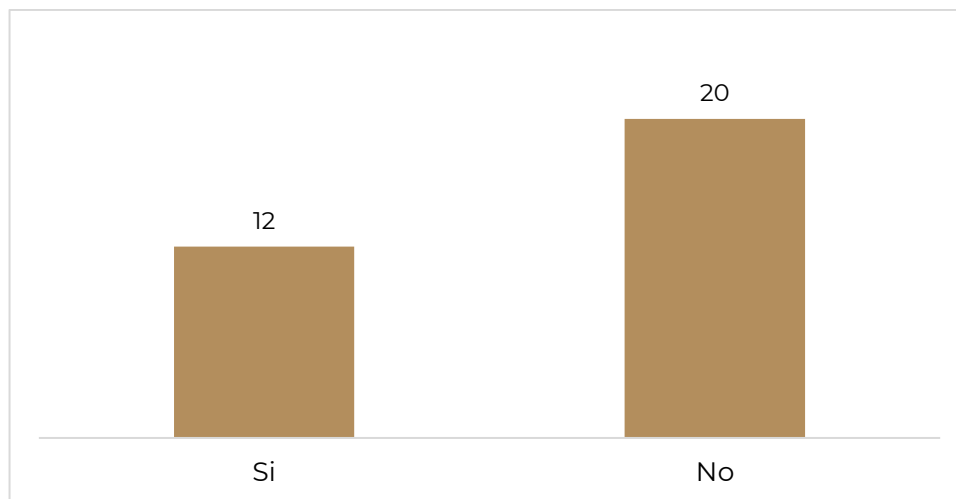
Este elemento se identificó en 14 entidades federativas. Sobre esta disposición sería importante realizar un análisis específico en cada

paso para conocer los resultados que han generado, así como si es factible realizar una reforma al respecto, con el objetivo de permitir la entrada de empresas que no tienen antigüedad en el sector.

El posible obstáculo radica en que se da preferencia a agentes ya establecidos en el mercado y los participantes nuevos tienen desventaja al tener que competir con un nuevo marco regulatorio que podría exigir mayores requisitos y contra una empresa cuya participación en el mercado ya está definida.

IV.VII Incumbentes opinan sobre el otorgamiento de permisos

Gráfica 9. Número de entidades federativas en las que incumbentes opinan sobre la entrada de nuevos participantes.

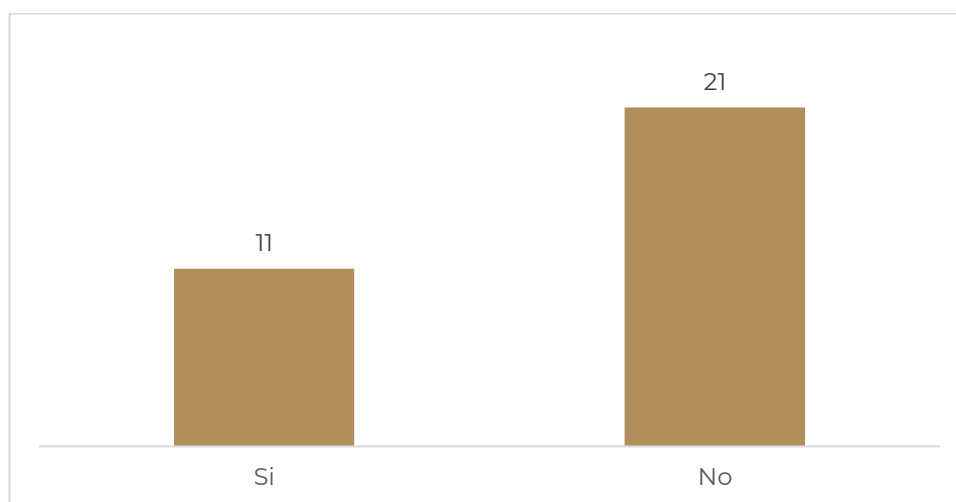


Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte

Este elemento se identificó en 12 ocasiones y se refiere a los mecanismos institucionales con los que cuentan los participantes, desde la regulación, para opinar sobre la posible entrada de nuevos participantes. En este sentido, habría que reflexionar a profundidad sobre los incentivos con los que cuentan los actuales prestadores del servicio para apoyar la incorporación de nuevos prestadores del servicio.

IV.VIII Preferencia a originarios o residentes del municipio o estado para la apertura

Gráfica 10. Número de entidades federativas en las que se estable preferencia a originarios o residentes del municipio o entidad



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Este obstáculo se establece mediante los requisitos que se deben cumplir para obtener concesiones o permisos. Cabe mencionar que ha señalado que el objetivo de conseguir derrama económica en cierta localidad no necesariamente se consigue a través de estas preferencias.

Este elemento se identificó en 11 entidades federativas. Sobre esta disposición sería importante realizar un análisis específico en cada paso para conocer los resultados que han generado, así como si es factible realizar una reforma al respecto, con el objetivo de permite la entrada de empresas que provengan de otras entidades federativas.

Michoacán

Como ejemplo de lo mencionado, se cita la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán⁵:

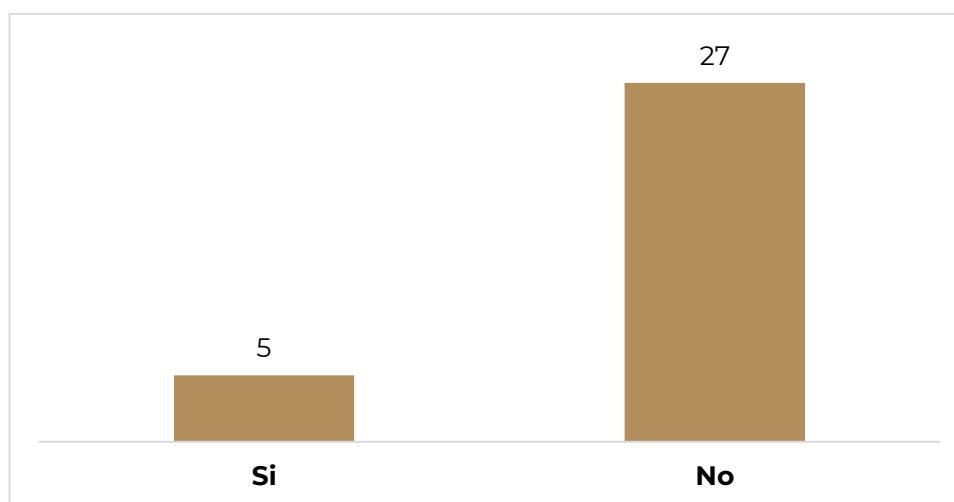
“ARTICULO 3o. *Las vías estatales de comunicación y sus servicios conexos son de utilidad pública y su aprovechamiento será controlado por el Estado, pudiendo concesionarios a mexicanos o a sociedades mexicanas constituidas conforme a las leyes del país, siempre y cuando su capital esté representado por acciones nominativas. En igualdad de circunstancias, **tendrán preferencia para obtener estas concesiones los michoacanos por nacimiento, los mexicanos con residencia de más de un año***

⁵ Disponible en: <http://congresomich.gob.mx/file/Ley-de-Comunicaciones-y-Transportes-del-Estado-de-Michoac%C3%A1n.pdf>

en el Estado y las sociedades mexicanas registradas en Michoacán. ”

IV.IX Preferencia a gremios o asociaciones para la apertura

Gráfica II. Número de entidades federativas en las que se da preferencia a gremios o asociaciones para la obtención de concesiones o permisos.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Este elemento se identificó en 5 entidades federativas. Sobre esta disposición sería importante realizar un análisis específico en cada paso para conocer los resultados que han generado, así como si es factible realizar una reforma al respecto, con el objetivo de permite la entrada de empresas que provengan de otras entidades federativas.

Guerrero

Como ejemplo se cita la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero⁶:

“ARTICULO 52. *Las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley sólo se otorgarán a mexicanos o a sociedades constituidas en términos de ley. En igualdad de condiciones se preferirá a las siguientes personas o entidades:*

I. Trabajadores guerrerenses del transporte;

*II. **Núcleos agrarios** y comisarías municipales;*

*III. **Organizaciones representativas de los trabajadores del transporte;***

*IV. **Personas morales del sector social;***

V. A quien cuente con mejor equipo, infraestructura y experiencia para la eficiente prestación de los servicios públicos de transporte, y

VI. A quien haya resultado afectado por expropiaciones agrarias o por razón de equidad social”

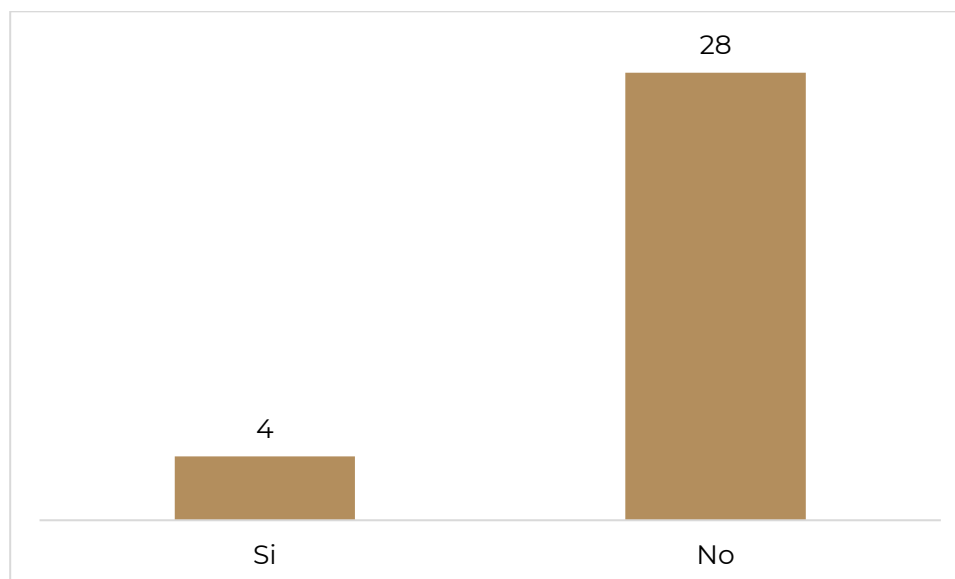
Este tipo de regulaciones podrían estar generando incentivos que podrían impedir u obstaculizar la entrada de nuevos competidores, puesto que la asociación o gremio es quien podría decidir si el nuevo inversor puede entrar a ésta; y con un evidente conflicto de interés podría impedirse su ingreso.

⁶ Disponible en:

<http://congresogro.gob.mx/61/attachments/article/556/LEY%20DE%20TRANSPORTE%20Y%20VIALIDAD%20DEL%20ESTADO%20DE%20GUERRERO-03-10-2018.pdf>

IV.X Se determinan zonas geográficas para operar

Gráfica 12. Número de entidades federativas en las que se establecen exclusividades geográficas para operar.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Este elemento regulatorio se identificó en 4 entidades federativas. En regulaciones estatales se encontró que, para transportar materiales de construcción, sólo se podrá prestar el servicio dentro de los límites del municipio. También, se establece que la autoridad podrá restringir el servicio de unidades de carga matriculadas en otros municipios o entidades federativas que contraten el servicio de transporte de carga de un estado hacia otros estados o municipios.

Baja California

A manera de ejemplo se presenta el caso de Baja California, en cuya Ley General de Transporte Público⁷ se detectó el siguiente fallo regulatorio:

“Artículo 20. *La documentación que en materia de transporte expidan las Autoridades Municipales, debidamente certificadas por el secretario fedatario del Ayuntamiento, tendrán plena validez en todo el Estado, pero para explotación del servicio público de transporte, los concesionarios o permisionarios deberán sujetarse a la circunscripción territorial del Municipio que corresponda. Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse o asociarse para la más eficaz prestación del servicio, de conformidad con lo dispuesto por la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California y la reglamentación municipal correspondiente.”*

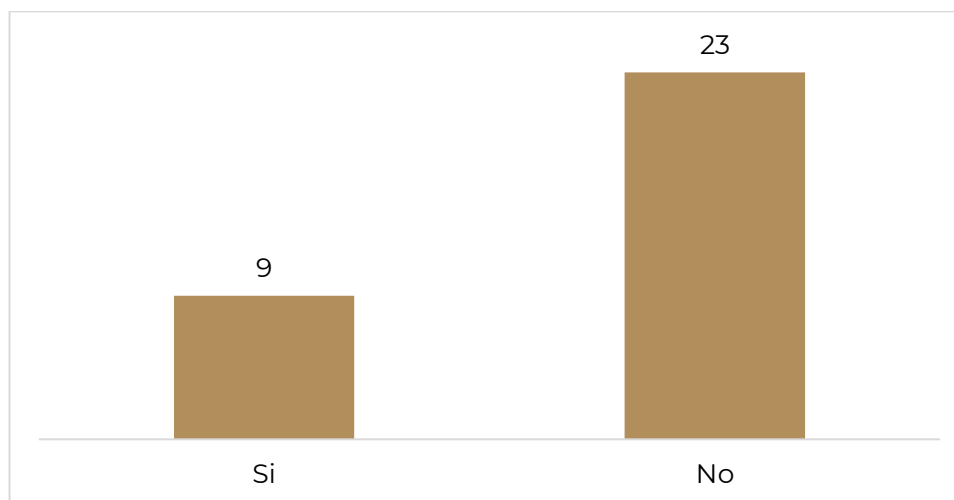
El impacto de dicho obstáculo se relaciona con el desarrollo del sector, al generar trámites que implican costos adicionales para el transportista. Este fallo podría limitar la expansión del servicio y obligar a que el transportista tenga que tramitar más permisos para trasladarse a otros municipios.

⁷ Disponible en:

http://www.congresobc.gob.mx/Parlamentarias/TomosPDF/Leyes/TOMO_VII/Leytranspub_18_ABR2008.pdf

VI.XI Necesidad de permiso para transporte federal

Gráfica 13. Número de entidades federativas en las que se requiere permiso estatal a permisionarios federales.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

La restricción sobre requerir permiso para el ingreso del autotransporte federal aumenta la carga administrativa para el transportista y podría aumentar sus costos de transacción u operativos. Este elemento regulatorio se identificó en 9 entidades federativas. Lo anterior podría convertirse en un trámite oneroso ya que el volumen y la frecuencia en la presentación del trámite puede ser alta.

Guerrero

A manera de ejemplo se encuentra el caso del estado de Guerrero, cuyo Reglamento de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, presenta este fallo en su artículo 276⁸:

“ARTICULO 276. *La Dirección podrá expedir permisos tanto temporales para la autorización de tramos de las vías del Estado que requieran los concesionarios federales como los locales para el desahogo de sus servicios y el cumplimiento del destino final de su transporte, pero en el caso de los concesionarios federales esta modalidad se aplicará únicamente si existe reciprocidad en los concesionarios federales respecto de los permisionarios locales.”*

⁸ Disponible en:

<http://congresogro.gob.mx/61/attachments/article/556/LEY%20DE%20TRANSPORTE%20Y%20VIALIDAD%20DEL%20ESTADO%20DE%20GUERRERO-03-10-2018.pdf>

V. Razonabilidad de las posibles restricciones en materia de economía incluyente

Los posibles obstáculos regulatorios presentados con anterioridad podrían tener impactos positivos como negativos en la economía del sector.

Para la CONAMER, los posibles obstáculos regulatorios identificados podrían impedir la entrada de nuevas empresas y limitan el crecimiento de las existentes, lo que afecta el abasto y los precios en perjuicio de los consumidores.

Es por ello, que resulta fundamental detectar y corregir de manera oportuna los riesgos al consumidor asociados a la regulación

Así pues, para combatir los posibles fallos regulatorios identificados y facilitar el establecimiento de nuevas empresas transportistas, este documento propone dialogar con los gobiernos interesados de las entidades federativas las siguientes temáticas:

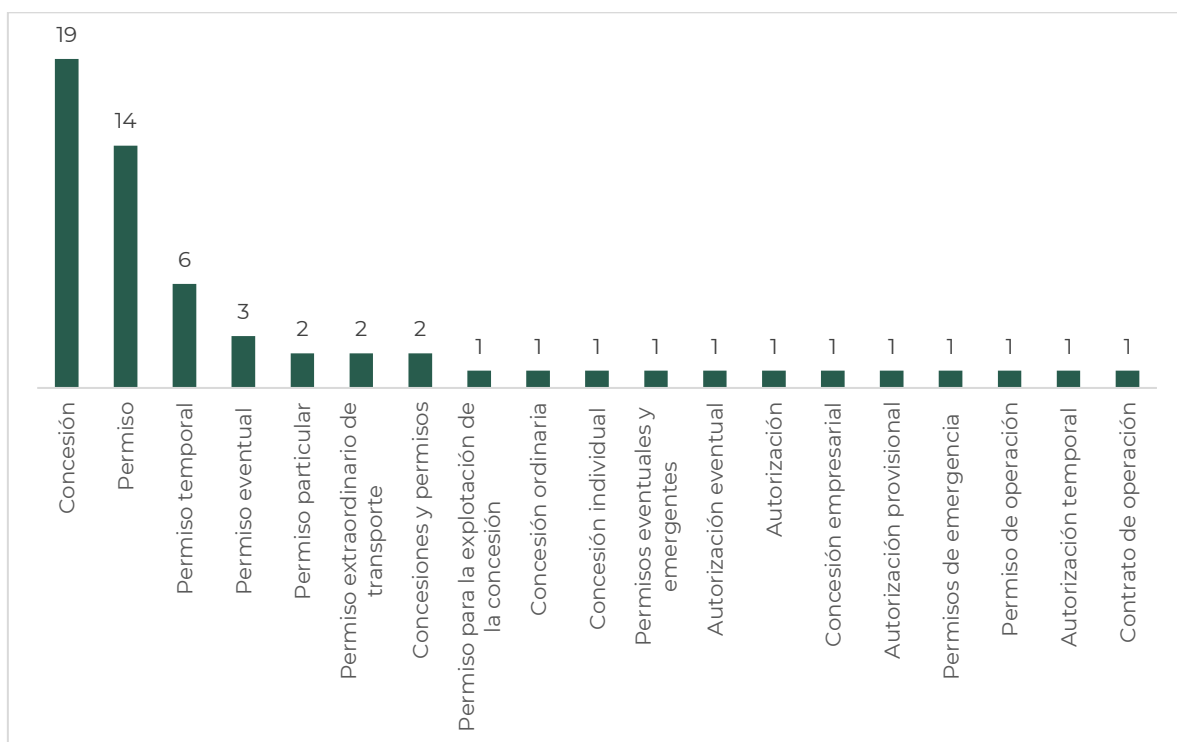
- 1.** La regulación del servicio de transporte de carga como un servicio privado de transporte a través de permisos;
- 2.** Las posibilidades de obtener permiso para transporte de carga en cualquier momento del año sin necesidad de que se abra una declaratoria de necesidad;
- 3.** El análisis de los resultados generados por el establecimiento de tarifas para el servicio de transporte de carga;

- 4.** El análisis de los artículos relacionados con las preferencias por antigüedad en el sector;
- 5.** La revisión de las preferencias a los originarios o residentes;
- 6.** La revisión de las preferencias a gremios o asociaciones de transporte de carga;
- 7.** La revisión de la obligatoriedad del requisito de permiso para operar por zona y establecer un permiso estatal;
- 8.** La ampliación del número máximo de concesiones o permisos que puede tener un agente económico;
- 9.** Sobre el requisito de obtención de permiso por parte de la autoridad local para la entrada del autotransporte federal;
- 10.** Analizar los artículos relacionados con el número máximo de concesiones que pueden operar en el mercado, y
- 11.** Revisar los artículos relacionados que pudieran generar conflicto de interés con asociaciones o gremios.

VI. Hallazgos en el pilar de Eficiencia Gubernamental

VI.I Distribución de trámites analizados por tipo de trámite

Gráfica 14. Distribución de trámite analizados por tipo de trámite.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

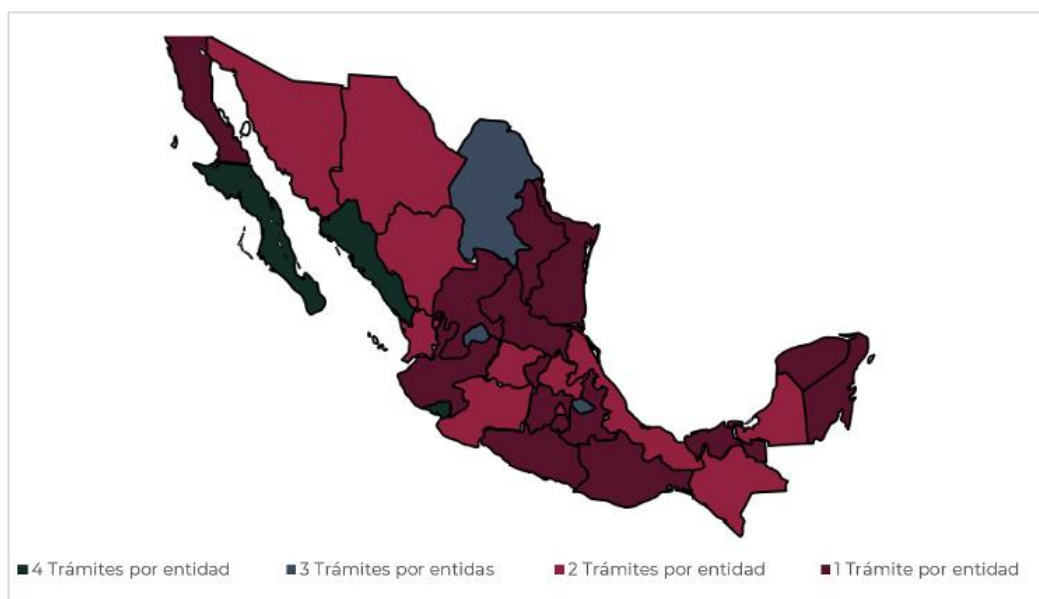
Para las 32 entidades federativas se encontraron un total de 60 trámites distribuidos entre los 19 tipos de nombramientos que tienen en sus respectivas regulaciones. Lo anterior da como

resultado un promedio de 1.8 trámites en promedio por entidad federativa.

Cabe destacar que algunas de las denominaciones de dichos tramites no coinciden en el nombre, pero sí en su objeto u objetivo; un ejemplo son el de los permisos temporal y eventual. De igual forma, es importante destacar que estos trámites se refieren a los procedimientos que se deben de cumplir por parte de los solicitantes para poder ingresar al sector de autotransporte de carga, ya sea de manera permanente o temporal.

Con lo anterior se puede decir que existe heterogeneidad en el nombramiento, pero no en el objetivo o función de los trámites. Concesiones, permisos y autorizaciones en sentido de temporalidad son los destacados para este análisis.

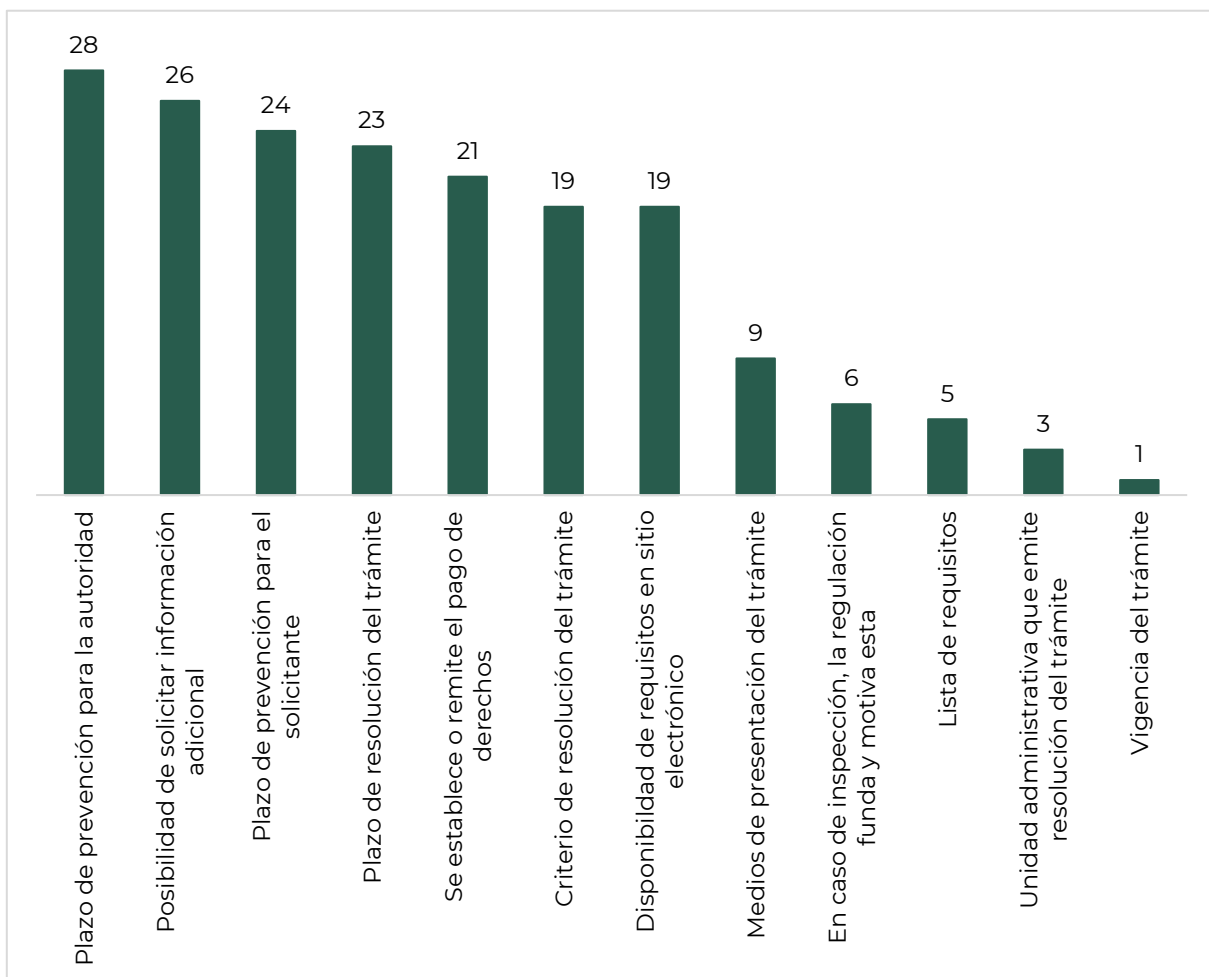
Mapa 1. Trámites analizados por Entidad Federativa.



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

En lo que se refiere a número de trámites por entidad federativa se puede observar que más de la mitad de los Estados cuentan con 1 o 2 trámites, mientras que hay tres entidades que hay entidades que cuentan con cuatro trámites como es el caso de Baja California Sur, Sinaloa y Colima.

Gráfica 15. Distribución de fallos regulatorios por tipo de fallo



Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Fue posible identificar que 189 fallos regulatorios en total, de los cuales, los más comunes son que no se establezca el plazo máximo de resolución (28), la posibilidad de solicitar información adicional (26) y que no establezca en la regulación el plazo de prevención para la autoridad (24).

Mapa 2. Distribución de fallos regulatorios por Entidad Federativa.

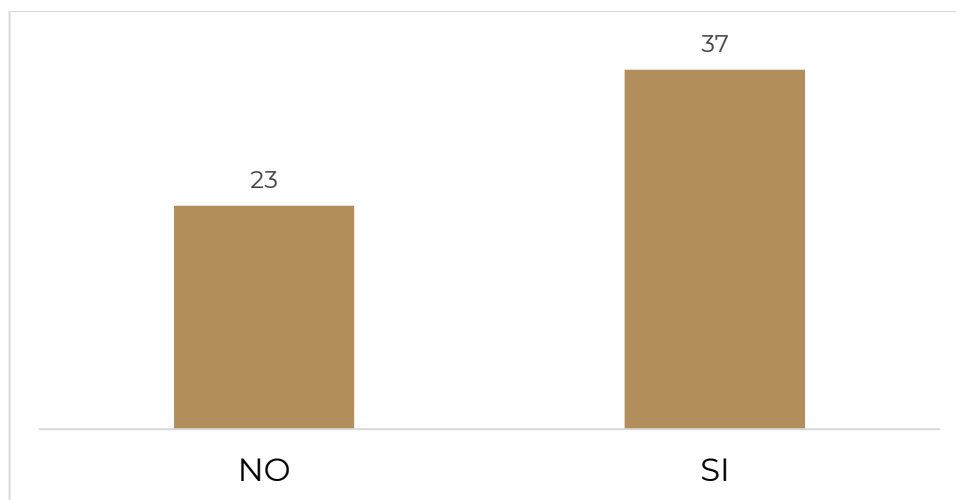


Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

En cuanto al análisis por entidades federativas, se identificó que la entidad federativa con mayor cantidad de omisiones es el Estado de México con 10, Baja California con 8 y Tlaxcala con 8. En promedio se identificó la existencia de 5.75 fallos por entidad federativa.

VI.II Establecimiento de la lista de requisitos en la regulación.

Gráfica 16. Número de trámites que no establecen lista de requisitos



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

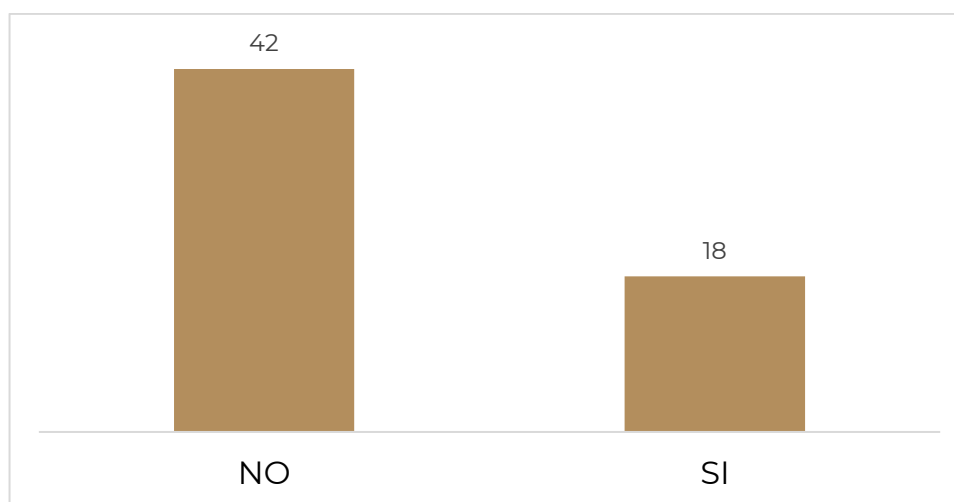
Un elemento de relevancia es que en las regulaciones que dan vida jurídica a los tramite se establezca la lista de requisitos para cumplir con dicho trámite, en este sentido, en 23 de los 60 trámites

analizados no fue posible identificar la lista de requisitos, es decir, 38%.

Este elemento es uno de los más importantes, pues de la certeza a las personas solicitantes de los elementos informativos que deben reunir y presentar ante la autoridad para desahogar el trámite de manera efectiva. Al no establecer este elemento en las regulaciones se genera un espacio de desinformación y posiblemente la existencia de prácticas discrecionales por parte de la autoridad.

VI.III Publicación de lista de requisitos en un sitio electrónico.

Gráfica 17. Número de trámites que publican su lista de requisitos en un sitio electrónico



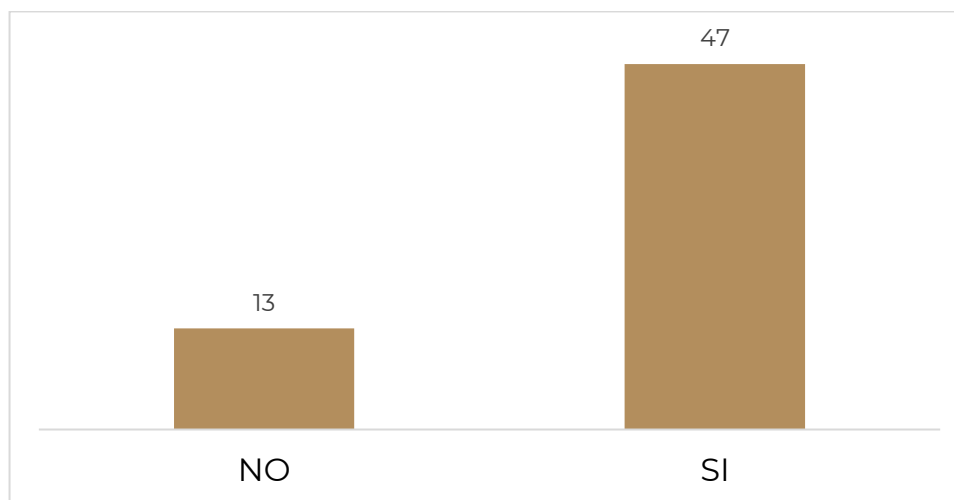
Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

En lo que se refiere a la publicación de la lista de requisitos en los Registros de Trámites y Servicios de las entidades federativas, fue posible identificar que 42 de los 60 trámites, no lo han realizado, es decir 70%.

Este elemento es importante, ya que, al no publicarse la lista de requisitos en el Registro de Trámites, de acuerdo a la Ley General de Mejora Regulatoria, estos elementos no son vinculantes para el ciudadano, lo cual afecta de manera importante la legalidad de estos trámites.

VI.IV Establecimiento de unidad administrativa responsable del trámite

Gráfica 18. Número de trámites que no establecen unidad administrativa responsable



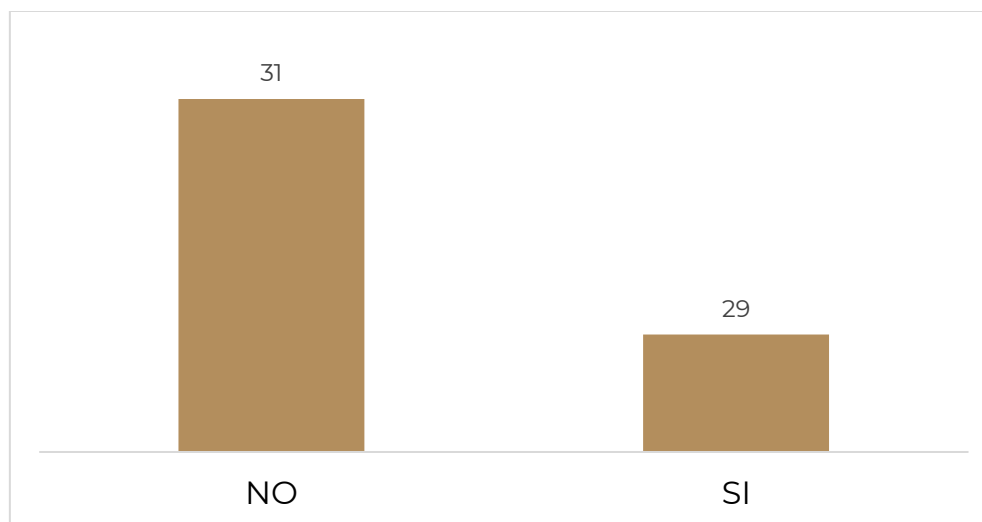
Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Del total de trámites tratados, 47 tienen fundamento jurídico de la unidad administrativa que emite su respectiva resolución, aproximadamente 78.3%.

La relevancia de este elemento radica en dotar la claridad a quien solicita el trámite de ante quién y dónde debe acudir para realizarlo, por ello al no establecerse se genera un doble efecto, por un lado, la autoridad no tiene claro como cumplir con esta obligación y por otro, la sociedad no tiene claridad de como ejercer un derecho.

VI.V Establecimiento de medio de presentación del trámite

Gráfica 19. Número de trámites que no establecen medio de presentación



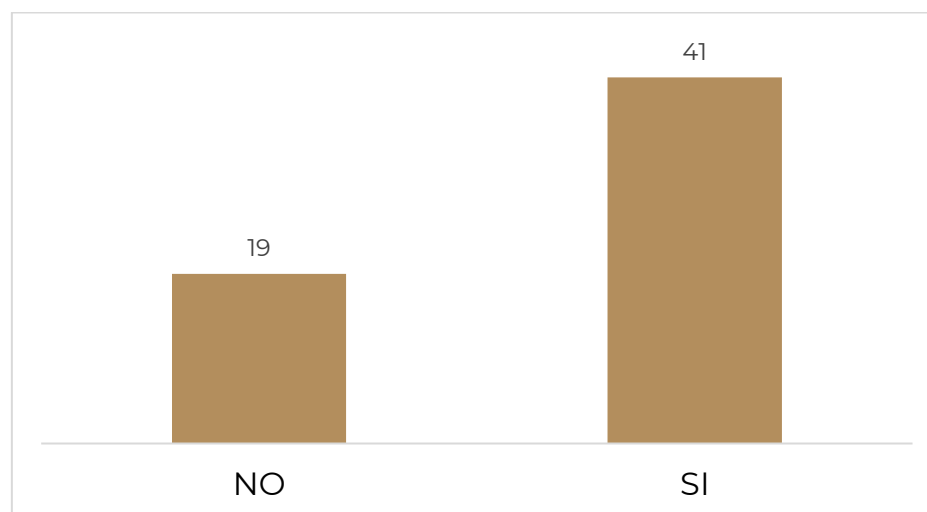
Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

Se presenta un total de 31 trámites de 60 que no establecen los medios de presentación de este, es decir 53 %. Este elemento se refiere a la manera en que debe de presentar la solicitud, ya sea de manera presencial, digital, a través de una solicitud o cualquiera de estas.

Al no establecerse en la regulación, es posible generar espacios de discrecionalidad por parte de la autoridad y no es claro para la sociedad sobre como cumplir con esta etapa del procedimiento.

VI.VI Fundamentación y motivación de la inspección del trámite

Gráfica 20. Número de trámites que no establecen fundamento y motivación de la inspección



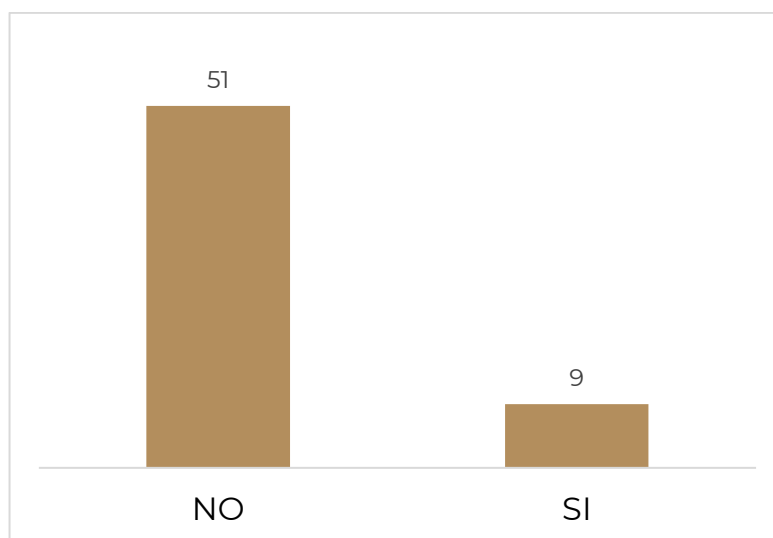
Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

En cuanto a la fundamentación de los procedimientos de inspección y/o verificación, se identificó en 19 trámites no se fundamenta el objetivo de esta, es decir, en 31% de los casos.

Las inspecciones son un momento relevante en cuanto a la interacción que tienen la autoridad con la ciudadanía, pues a través de esta, la primer puede comprobar el cumplimiento de los objetivos de política pública que se haya establecido para la existencia del trámite, por ello es importante establecer de manera clara desde la regulación cuál, es la razón de la existencia de la inspección y cómo es que se comprobará el cumplimiento de esta.

VI.VII Establecimiento de plazo de resolución del trámite

Gráfica 21. Número de trámites que no establecen plazo de resolución del trámite



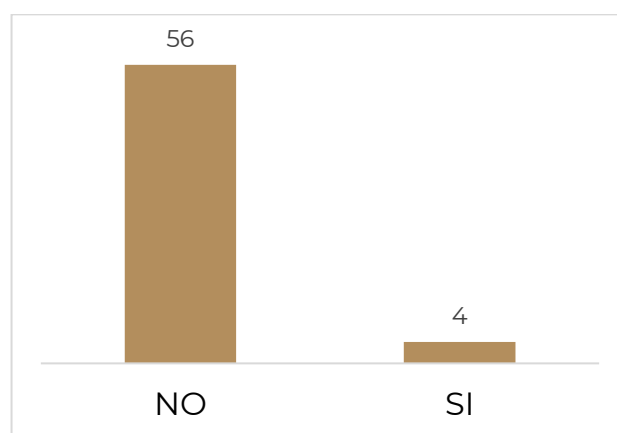
Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Un elemento de especial relevancia para el ciudadano es el que se refiere a la fundamentación del plazo de resolución del trámite, es decir, establecer dentro de la normatividad el periodo de tiempo con el que cuenta la autoridad para dar respuesta al ciudadano.

En este elemento fue posible identificar que en 56 trámites no se establece, es decir, 93% de los casos. La no fundamentación de los plazos de resolución del trámite es una omisión importante por parte de la regulación, pues podría colocar a quien solicite el trámite en una posición de indefensión en caso de que no se resuelva, pues la autoridad no se encuentra obligada a cumplir en un periodo de tiempo definido.

VI.VIII Establecimiento de plazo de prevención para la autoridad

Gráfica 22. Número de trámites que no establecen plazo de prevención para la autoridad



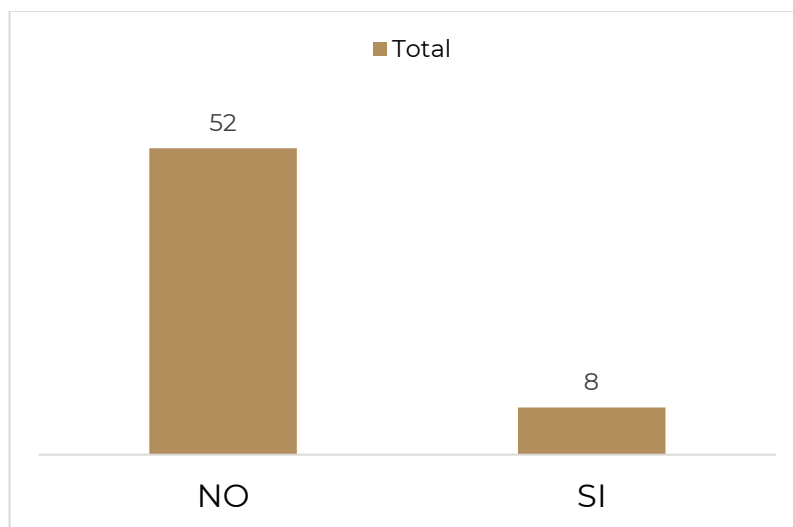
Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

La relevancia del plazo de prevención por parte de la autoridad radica en que es el medio de comunicación para que la autoridad transmita los elementos faltantes o incorrectos que la ciudadanía debe solventar. En este sentido, se identificó que en 56% de los trámites no se establece, es decir, 93%.

La no regulación de este elemento en un instrumento jurídico podría afectar el cumplimiento de las obligaciones de la autoridad al no definir de manera específica el periodo de tiempo que cuentan para revisar la documentación presentada por quien solicitó el trámite.

VI.IX Establecimiento de plazo de prevención para el solicitante

Gráfica 23. Número de trámites que no establecen plazo de prevención para el solicitante



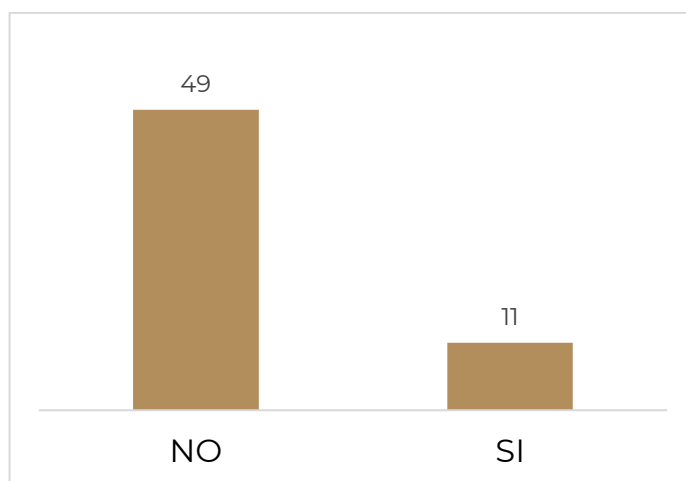
Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

La relevancia del plazo de prevención por parte del solicitante radica en que es el periodo de tiempo con el que cuenta el o la solicitante para solventar los comentarios de la autoridad. En este sentido, se identificó que en 52 de los 60 trámites analizados no establecen el plazo de prevención por parte de la autoridad, es decir, 86 %.

Al no definir de manera clara este elemento, el o la solicitante del trámite no tiene claridad para saber con cuanto tiempo cuenta para solventar las observaciones por parte de la autoridad y por su lado, la autoridad podría desechar estas modificaciones al no conocer este plazo específico.

VI.X Establecimiento o remisión del pago de derechos.

Gráfica 24. Número de trámites que no establecen o remiten de manera específica el pago de derechos.

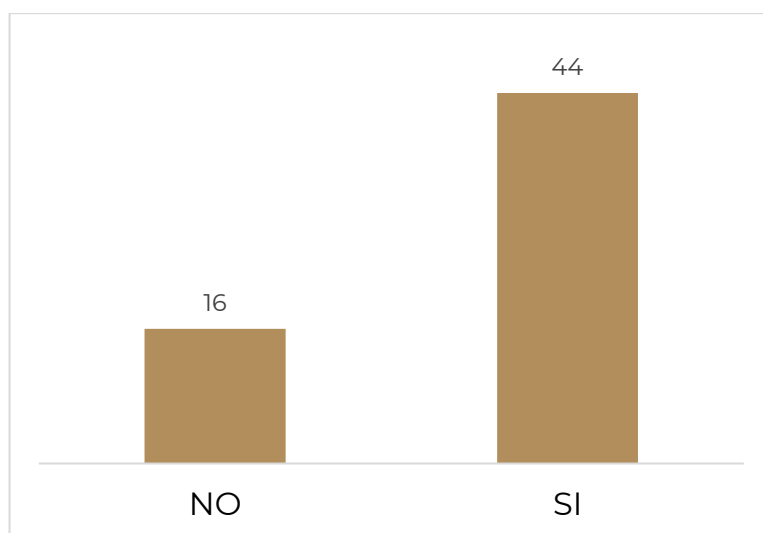


Fuente: Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.

El elemento del cobro es de especial relevancia, pues al establecerse o remitirse de manera clara, se otorga certidumbre jurídica a quien solicite el trámite. En este elemento fue posible identificar que en 49 trámites no fue posible identificar esta característica, es decir 81% de los casos.

VI.XI Establecimiento de vigencia del trámite

Gráfica 25. Número de trámites que si/no establecen vigencia



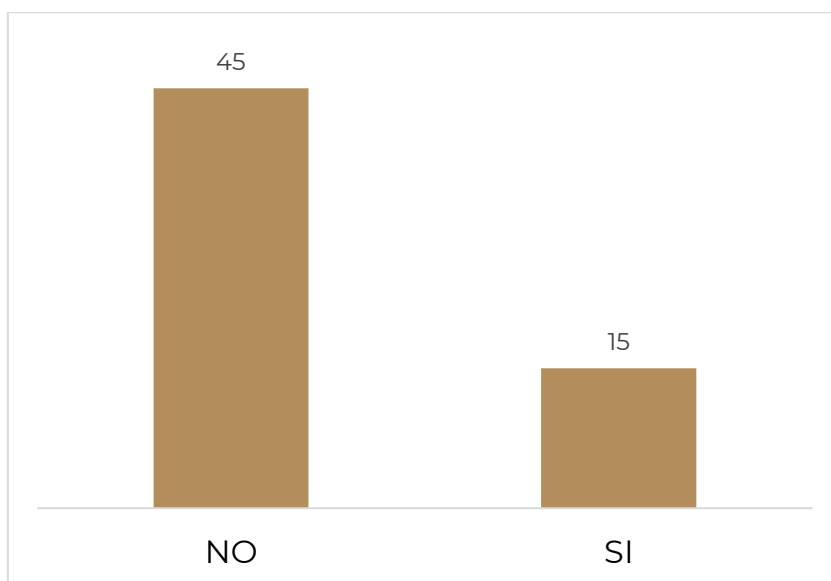
Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

La vigencia es un elemento importante ya que establece la certeza de dos elementos, el primero es el periodo que el trámite realizado cumple con la formalidad legal y segundo, se refiere al momento

en el que es necesario renovarlo. En este sentido, en 16 trámites no fue posible identificar la vigencia, es decir, 26%.

VI.XII Establecimiento de criterio de resolución del trámite

Gráfica 26. Número de trámites que si/no establecen criterio de resolución



Fuente: *Elaboración propia con información de leyes y reglamentos estatales de transporte.*

Por último, el elemento de criterio de resolución que se refiere a proporcionar claridad al solicitante sobre las razones y motivos por los cuales se aprobará o rechazará su solicitud, fue posible identificar que en 45 casos no fue posible identificar este elemento, es decir 80%.

VII. Recomendaciones en materia de Eficiencia Gubernamental

En cuanto a este pilar, se propone realizar con las entidades federativas un ejercicio que consiste en dos tareas específicas. Revisar en regulaciones de orden jerárquico inferior al que se ha analizado la existencia de los elementos no identificados en el presente ejercicio con el objetivo de subsanar las omisiones identificadas.

Una vez realizado lo anterior, para el caso de las omisiones que persistan se sugiere lo siguiente:

1. Establecer dentro de la regulación de manera clara la lista de requisitos correspondientes para cada uno de los trámites del sector.
2. Publicar en el Registro de Trámites y Servicios la lista de requisitos para el trámite en específico.
3. Regular dentro de los instrumentos jurídicos la Unidad Administrativa ante la cual la persona puede realizar el trámite.
4. Establecer dentro de la regulación de manera clara el medio de presentación del trámite
5. Fundamentar y motivar la existencia de la inspección derivada del trámite y hacer explícito el objetivo de política pública que persigue.
6. Establecer de manera clara el plazo máximo de resolución del trámite y en su caso afirmativa o negativa ficta.

- 7.** Establecer los plazos de prevención, tanto para la autoridad como para el solicitante.
- 8.** Sobre el cobro, establecer de manera clara el monto correspondiente o bien, en su caso, remitir de manera específica al fundamento jurídico donde este se encuentra.
- 9.** Establecer la vigencia clara dentro de la regulación.
- 10.** Definir de manera clara los criterios por los cuales la solicitud del trámite puede ser aprobada o rechazada.

VIII. Hacia una regulación de calidad en México

Por todo lo anterior, queda claro que el transporte de carga es de suma importancia para el desarrollo económico del país, a través de éste las empresas movilizan sus productos y hacen llegar sus mercancías a los principales distribuidores regionales y nacionales del país. Sin embargo, las características nos describen una importante área de oportunidad para su apertura, eficiencia y dinamismo productivo. Para el desarrollo de la economía en general, es necesaria la implementación de políticas públicas de mejora regulatoria en la consolidación de un marco regulatorio proporcional y con miras a generar un mayor beneficio social, donde se ponga a la sociedad como centro de la gestión gubernamental.

Por ello, la CONAMER señala propuestas que podrían suprimir o mitigar los fallos regulatorios identificados. Considera importante difundir los beneficios de tener una mejor regulación, así como la intervención de los sectores académico, privado, público y social en el análisis, diseño y correcta implementación de las recomendaciones propuestas.

En este sentido, como se señaló anteriormente este Diagnóstico contribuirá a la construcción de un diálogo entre los distintos ámbitos de gobierno, empresas y sociedad para impulsar entre todos un México más justo, incluyente y equitativo.

 CONAMER_MX

 MX_CONAMER



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA